

UNIVERSIDAD NACIONAL DE PIURA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



TESIS

**“PLAN MAESTRO DE INTERVENCION URBANO-
ARQUITECTONICO DEL MALECÓN DE PAITA Y ESPACIOS
PÚBLICOS ALEDAÑOS”**

PRESENTADA POR:

Bach. Arq. Jorge Eduardo Ma San Gómez

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL
DE ARQUITECTO**

Piura – Perú


Junio 2018

UNIVERSIDAD NACIONAL DE PIURA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

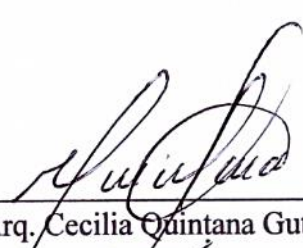


LOS QUE SUSCRIBEN, MIEMBROS DEL JURADO CALIFICADOR,
CERTIFICARON LA APROBACIÓN DE LA TESIS:

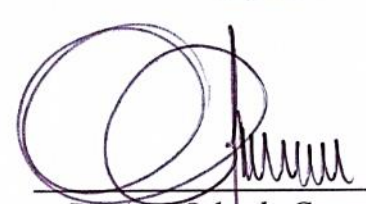
**“PLAN MAESTRO DE INTERVENCION URBANO-
ARQUITECTONICO DEL MALECÓN DE PAITA Y ESPACIOS
PÚBLICOS ALEDAÑOS”**



Dr. Arq. Adolfo Garay Castillo
Presidente



Dr. Arq. Cecilia Quintana Gutiérrez
Secretaría



Dr. Arq. Orlando Guerrero Franco
Vocal

UNIVERSIDAD NACIONAL DE PIURA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



TESIS

**“PLAN MAESTRO DE INTERVENCION URBANO-
ARQUITECTONICO DEL MALECÓN DE PAITA Y ESPACIOS
PÚBLICOS ALEDAÑOS”**

Bach Arq. Jorge Eduardo Ma San Gómez
Tesista

Msc. Arq. Alberto Alejandro González Cortez
Asesor



UNIVERSIDAD NACIONAL DE PIURA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



RIBA

FACULTAD ACREDITADA INTERNACIONALMENTE
POR EL ROYAL INSTITUT OF BRITISH ARCHITECTS (RIBA)

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE PROYECTO DE TESIS DE INVESTIGACIÓN

Los miembros del Jurado de Tesis de Investigación que suscriben, reunidos para la Sustentación de la Tesis de Investigación desarrollada por el **Bach. Arq. JORGE EDUARDO MA SAN GÓMEZ**, denominada:

**“PLAN MAESTRO DE INTERVENCIÓN URBANO-ARQUITECTÓNICO DEL
MALECÓN DE PAITA Y ESPACIOS PÚBLICOS ALEDAÑOS”.**

DICTAMINAMOS:

DECLÁRESE : APROBADO


CON LA CALIFICACIÓN DE : EXCELENTE

En consecuencia el sustentante **Bach. Arq. JORGE EDUARDO MA SAN GÓMEZ** se encuentra APTO para recibir el Título Profesional de **ARQUITECTO**, conforme a Ley.

Piura, 27 de junio del 2018


Dr. ADOLFO A. GARAY CASTILLO
Presidente del Jurado de Tesis


Dr. CECILIA E. QUINTANA GUTIÉRREZ
Secretaría del Jurado de Tesis


Dr. WALTER O. GUERRERO FRANCO
Vocal del Jurado de Tesis

DEDICATORIA

Dedico el presente trabajo a mi familia por ser el motivo de mi felicidad y a cada uno de sus miembros ser mi ejemplo a seguir en unión, vocación, dedicación y paciencia.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de Piura por permitirme forjarme como profesional dentro de sus aulas, a los catedráticos de la facultad por compartir sus conocimientos y experiencias, y a mi asesor por su guía incondicional para desarrollar el presente proyecto.

Así mismo, a mis amigos y a las personas que han contribuido moralmente con su motivación durante todo este proceso.

RESUMEN

La ciudad de Paita tiene un gran legado histórico por su ubicación estratégica y la abundancia de recursos hidrobiológicos de su mar. Su demografía ha presentado una tasa de crecimiento constante y superior en comparación a otros distritos de la Región Piura en los últimos años; pero su crecimiento urbano sobre el árido desierto ha sido muy improvisado y sin servicios. Los pocos espacios públicos recreativos se encuentran muy deteriorados por la falta de mantenimiento. Entre los espacios públicos deteriorados en el Centro de Paita se encuentran el Malecón Jorge Chávez, que es el espacio recreativo más grande de la ciudad y el Malecón Hermanos Cárcamo, en las inmediaciones del Muelle Fiscal.

La presente investigación plantea generar una propuesta urbana arquitectónica sostenible para intervenir la problemática del deterioro de los espacios públicos en el Cercado de Paita mediante la integración, el acondicionamiento, la conexión y la recuperación de la imagen urbana para fomentar actividades deportivas y de interacción entre los visitantes. Las acciones planteadas de arquitectura y renovación urbana consideran los aspectos sociales, culturales, ambientales y económicos.

Palabras claves: Plan Maestro, Intervención urbana, Renovación urbana, Regeneración urbana, Conservación, Espacio Público, Paisaje urbano y Elementos de la ciudad.

ABSTRACT

The city of Paita has a great historical legacy for its strategic location and the abundance of hydrobiological resources of its sea. Its demography has presented a constant growth rate and higher compared to other districts of the Piura Region in last years; but, its urban growth over the arid desert has been very improvised and without services. The few recreational public spaces are very deteriorated for lack of maintenance. Among the deteriorated public spaces in the Paita Center are the Jorge Chávez boardwalk, the largest recreational space in the city; and the Hermanos Cárcamo boardwalk, in the vicinity of the Fiscal Pier.

The present investigation proposes a sustainable urban architectural design to intervene the problem of the deterioration of public spaces in the Cercado de Paita by integrating, conditioning, connecting and recovering the urban image to promote sports activities and interaction between visitors. The proposed actions of architecture and urban renewal consider the social, cultural, environmental and economic aspects.

Keywords: Master Plan, Urban Intervention, Urban Renewal, Urban Regeneration, Conservation, Public Space, Urban Landscape and Elements of the City.

INDICE GENERAL

HOJAS DE REGISTRO DE FIRMAS.....	i
COPIA DE ACTA DE SUSTENTACIÓN.....	iii
DEDICATORIA.....	iv
AGRADECIMIENTOS.....	v
RESUMEN.....	vi
ABSTRACT.....	vii
ÍNDICE GENERAL.....	viii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xv
ÍNDICE DE CUADROS.....	xxi
ÍNDICE DE ANEXOS.....	xxii
INTRODUCCIÓN.....	1
1. EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	2
2. JUSTIFICACIÓN, IMPORTANCIA Y BENEFICIARIOS DE LA INVESTIGACIÓN	3
3. OBJETIVOS	4
3.1. OBJETIVO GENERAL	4
3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	4
4. MARCO TEORICO.....	4
5. HIPÓTESIS	12
5.1. HIPÓTESIS GENERAL.....	12
5.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS	12
5.3. VARIABLES.....	13
6. METODOLOGÍA DE TRABAJO	13
6.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN:	13
6.2. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN:	14
CAPÍTULO 1	
CARACTERIZACIÓN Y DIAGNÓSTICO DEL DISTRITO DE PAITA	15
1.1 UBICACIÓN.....	15
1.2 LATITUD, ALTITUD Y ASPECTOS CLIMÁTICOS	15

1.3 LÍMITES GEOGRÁFICOS	15
1.4 SUPERFICIE.....	18
1.5 HIDROLOGÍA	18
1.6 TEMPERATURA.....	18
1.7 ANTECEDENTES HISTÓRICOS	19
1.7.1 Tiempos pre-hispánicos	19
1.7.2 La conquista.....	21
1.7.3 El Virreinato	22
1.7.4 La República.....	29
1.8 ASPECTOS POBLACIONALES	34
1.8.1 Evolución demográfica de la ciudad de Paíta	34
1.8.2 Población y tendencia de crecimiento de los últimos años	35
1.8.3 Necesidades básicas insatisfechas	36
1.8.4 Condiciones de pobreza y Programas Sociales.....	36
1.8.5 Índice de desarrollo humano	38
1.8.6 Problemas sociales de la ciudad de Paíta	39
1.8.7 Aspectos de Identidad Cultural	39
1.8.7.1 Identidad Cultural.....	39
1.8.7.2 Celebraciones tradicionales más importantes	42
1.8.8 Aspectos económicos	43
1.8.8.1 Actividades extractivas	43
1.8.8.2 Manufactura	44
1.8.8.3 Comercio	44
1.8.8.4 Turismo	45
1.8.8.5 Transporte.....	58
1.8.8.6 Servicios Financieros	59
1.9 CARACTERIZACIÓN FÍSICO – ESPACIALES.....	60
1.9.1 Conformación urbana y usos de suelos	60
1.9.1.1 Morfología y evolución urbana	60
1.9.1.2 Hitos urbanos del distrito de Paíta.....	63
1.9.1.3 Bordes urbanos de la ciudad de Paíta.....	63
1.9.1.4 Centros poblados y tipología de viviendas.....	65
1.9.1.5 Posibilidades de crecimiento urbano y usos del suelo	71

1.9.1.6	Zonas deterioradas en el área urbana de la ciudad de Paita	72
1.9.2	Equipamiento urbano y espacios públicos	72
1.9.2.1	Educación	72
1.9.2.2	Salud.....	74
1.9.2.3	Deportes, parques, espacios públicos y recreación.	77
1.9.2.4	Mercado.....	79
1.9.2.5	Otros equipamientos existentes	80
1.9.3	Servicios básicos	82
1.9.3.1	Agua potable y alcantarillado.....	82
1.9.3.2	Drenajes pluviales	83
1.9.3.3	Energía eléctrica.....	84
1.9.4	Servicios municipales	85
1.9.4.1	Seguridad.....	85
1.9.4.2	Limpieza pública y tratamiento de residuos sólidos	87
1.9.5	Infraestructura vial y de transporte	88
1.9.5.1	Integración vial con el territorio distrital y provincial	88
1.9.5.2	Sistema vial urbano.	91
1.10.	ASPECTOS GEOGRÁFICOS AMBIENTALES	92
1.10.1	Factores Climáticos	92
1.10.1.1	Temperatura	93
1.10.1.2	Humedad Relativa	93
1.10.1.3	Pluviometría	93
1.10.1.4	Viento	94
1.10.2	Aspecto Geológico	94
1.10.2.1	Geología local	94
1.10.2.2	Geología Estructural.....	95
1.10.3	Aspecto Geomorfológico	96
1.10.4	Aspectos Topográficos	97
1.10.5	Aspecto Hidrogeológico	98
1.10.6	Geotécnica local	100
1.10.6.1	Suelos Expansivos.....	100
1.10.6.2	Suelos Colapsables	101
1.10.6.3	Propiedades Físicas – Mecánica del Suelo.....	102

1.11. ASPECTOS FÍSICOS AMBIENTALES	104
1.11.1 Ecosistemas y recursos naturales y potencialidades	104
1.11.2 Ecosistemas urbano, rural y acuático.....	105
1.11.2.1 Ecosistema rural	105
1.11.2.2 Ecosistema urbano.....	107
1.11.2.3 Ecosistema Acuático	111
1.11.3 Procesos de contaminación ambiental.....	112
1.11.3.1 Contaminación del mar.	112
1.11.3.2 Contaminación del aire.....	114
1.11.3.3 Contaminación del suelo	115
1.11.3.4 Contaminación visual o del paisaje	116
1.11.3.5 Contaminación electromagnética	117
1.12. IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS	118
1.12.1 Geodinámica interna.....	118
1.12.1.1 Sismicidad	118
1.12.2 Geodinámica externa	122
1.12.2.1 Acción pluvial	122
1.12.3 Mapa de Peligros	126

CAPÍTULO 2

MARCO TEÓRICO.....	128
2.1 INTERVENCIÓN URBANA	128
2.1.1 Regeneración Urbana	130
2.1.2 Renovación Urbana.....	133
2.1.3 Restauración	134
2.1.4 Conservación.....	136
2.2 EL PROBLEMA DE LAS ÁREAS CENTRALES Y SUS INTERVENCIONES URBANAS.	138
2.3 ESPACIO PÚBLICO	140
2.4 IMAGEN DE LA CIUDAD	143
2.5 DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE	145
2.6 PLAN MAESTRO	147
2.7 MALECÓN	149
2.7.1 Malecón marítimo	150

CAPÍTULO 3

INFORMACIÓN ESPECÍFICA	152
3.1 DELIMITACIÓN Y UBICACIÓN DEL ÁREA EN ESTUDIO.....	152
3.2 ANÁLISIS DEL ÁREA A INTERVENIR	155
3.2.1 Aspectos Geográficos ambientales	155
3.2.1.1 Temperatura	155
3.2.1.2 Precipitaciones	155
3.2.1.3 Vientos	155
3.2.2 Mecánica de suelos	156
3.2.3 Topografía.....	157
3.3 PROBLEMAS Y POTENCIALES DEL ÁREA A INTERVENIR	158
3.3.1 Aspecto urbano	158
3.3.1.1 Problemas	158
3.3.1.2 Potenciales.....	158
3.3.2 Aspecto social - cultural.....	158
3.3.2.1 Problemas	158
3.3.2.2 Potenciales.....	159
3.3.3 Aspecto económico	159
3.3.3.1 Problemas	159
3.3.3.2 Potenciales.....	159
3.3.4 Aspecto ecológico.....	160
3.3.4.1 Problemas	160
3.3.4.2 Potenciales.....	160
3.4 ESTRUCTURA URBANA Y MAPEOS URBANOS.....	161
3.4.1 Uso recreativo	161
3.4.2 Uso comercial.....	164
3.4.3 Educación.....	167
3.4.4 Usos portuarios.....	170
3.4.5 Otros Usos	173
3.4.6 Patrimonio cultural inmueble	176
3.4.7 Estratificación Social.....	178
3.4.8 Conflictos de medios de transporte.....	181
3.4.9 Flujos vehiculares	183

3.4.1	Flujos Peatonales	185
3.4.2	Mobiliario urbano	188
3.4.3	Vegetación Urbana.....	190
3.4.4	Situación ambiental.....	192
3.5	ESTUDIO DE USUARIOS DEL MALECÓN Y DE LOS ESPACIOS ALEDAÑOS.....	194
3.6	SÍNTESIS DEL ANÁLISIS	196
3.6.1	Problemática, posibles causas y estrategias de solución	196
3.6.2	Diagnóstico	197
3.6.3	Prognosis: criterio general de la intervención	197
3.7	MODELOS ANÁLOGOS.....	198
3.7.1	Malecón El poniente.....	198
3.7.1.1	Ubicación	198
3.7.1.2	Descripción del proyecto.....	199
3.7.1.3	Galería Fotográfica.....	200
3.7.2	Malecón 2000	204
3.7.2.1	Ubicación.....	204
3.7.2.2	Origen del Proyecto.....	205
3.7.2.3	Descripción del proyecto.....	205
3.7.2.4	Galería fotográfica	207
3.7.3	Malecón Costero de la ciudad de Ilo.....	210
3.7.3.1	Ubicación	210
3.7.3.2	Descripción del proyecto.....	210
3.7.3.3	Galería fotográfica.....	212

CAPÍTULO 4

PROPUESTA URBANA.....	215
4.1 CONCEPTUALIZACIÓN	215
4.2 EJES DE INTERVENCIÓN	216
4.3 ESTRATEGIAS Y ACCIONES DE INTERVENCIÓN URBANA	217
4.3.1 Eje Socio cultural	217
4.3.2 Eje medio ambiental.....	222
4.3.3 Eje económico	224
4.4 CATÁLOGO DE ACTUACIONES	228

4.5 PROGRAMA URBANO DE NECESIDADES.....	229
4.6 PLAN MAESTRO.....	231
4.7 PROPUESTAS.....	232
4.7.1 Alameda Miguel Grau	232
4.7.2 Malecón Jorge Chávez	234
4.7.2.1 Plaza Gastronómica.....	235
4.7.2.2 Plaza Social	236
4.7.2.3 Plaza del Deporte	237
4.7.2.4 Plaza Cívica.....	238
4.7.2.5 Muelle El Toril y último tramo	239
4.7.3 Malecón Hermanos Cárcamo.....	240
4.7.4 Acondicionamiento de la señalética e iluminación del centro de Paita ...	241
 CAPÍTULO 5	
PROPUESTAS ARQUITECTÓNICAS	242
5.1 CENTRO CULTURAL DE PAITA	242
5.1.1 Programa de necesidades.....	243
5.2 CENTRO SOCIAL DE PAITA.....	245
5.2.1 Programa de necesidades.....	245
 CAPÍTULO 6	
CONCLUSIONES	247
 CAPÍTULO 7	
RECOMENDACIONES	249
 CAPÍTULO 8	
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	250

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.1. Plano de ubicación - Plano político.....	16
Figura 1.2. Plano de ubicación - Imágenes satelitales.....	17
Figura 1.3. Curacazgos Tallanes cerca al Valle del Chira.....	20
Figura 1.4. Ruta de Pizarro en la tercera expedición luego de ingresar al Perú	21
Figura 1.5. Piratas de Cavendish saqueando el puerto de Paita luego de incendiarlo.....	24
Figura 1.6. El corsario Jorge Spilbergen en el Puerto de Paita 1615	25
Figura 1.7. Saqueo e incendio del Puerto de Paita por parte del marino inglés Anson.....	27
Figura 1.8. Puerto de Paita primera mitad del siglo XIX	28
Figura 1.9. Locomotoras en la ciudad de Paita	30
Figura 1.10. Calle Junín, inicio de 1900.....	32
Figura 1.11. Construcción del Terminal Marítimo de Paita	33
Figura 1.12. Arroz con Mariscos, uno de los platos típicos de la zona	40
Figura 1.13. Muelle fiscal y embarcadero de pescadores.....	41
Figura 1.14. Virgen de las Mercedes Patrona de Paita.....	42
Figura 1.15. Playa El Toril en la ciudad de Paita	46
Figura 1.16. Playa Yacila en el distrito de Paita.....	47
Figura 1.17. Isla la Foca en la Caleta La Islilla en Paita	48
Figura 1.18. Antigua Aduana de Paita.....	49
Figura 1.19. Iglesia La Merced en Paita.....	50
Figura 1.20. Plaza de Armas y Catedral San Francisco de Asís de Paita.....	51
Figura 1.21. Basílica Nuestra Señora de las Mercedes Paita (en restauración).....	52
Figura 1.22. Casa Raygada en Paita	53
Figura 1.23. Calle Junín (vista hacia la Plaza Mayor).....	54
Figura 1.24. Plaza Bolognesi en Paita	55
Figura 1.25. Malecón Jorge Chávez de Paita	55
Figura 1.26. Muelle Fiscal de Paita	56
Figura 1.27. Muelle el Toril en Paita.....	57
Figura 1.28. Club Liberal de Paita.....	58
Figura 1.29. Entidades Financieras en Paita.....	59
Figura 1.30. Iglesia La Merced de Paita a inicios del siglo XIX.....	61
Figura 1.31. Plano de Paita en 1958	62

Figura 1.32. El mar es en el norte, un borde urbano en la ciudad de Paita	63
Figura 1.33. Plano de Evolución Urbana de la ciudad de Paita.....	64
Figura 1.34. Vivienda "tipología A" en Paita Alta	67
Figura 1.35. Vivienda "tipología B" en Paita Alta	68
Figura 1.36. Vivienda "tipología C" en Paita Alta	69
Figura 1.37. Vivienda "tipología A" en Paita Baja.....	69
Figura 1.38. Vivienda "tipología B" en Paita Baja.....	70
Figura 1.39. Vivienda "tipología C" en Paita Baja.....	71
Figura 1.40. Instituto Superior Tecnológico "Hermanos Cárcamos" en Paita	73
Figura 1.41. Emergencia del Hospital Nuestra Señora de las Mercedes de Paita	75
Figura 1.42. Hospital EsSalud Miguel Cruzado Vera de Paita	76
Figura 1.43. Espacios Recreativos en el centro de la ciudad de Paita.....	78
Figura 1.44. Plataforma deportiva en el Malecón de Paita.....	79
Figura 1.45. Mercado Modelo de Paita	79
Figura 1.46. Municipalidad Provincial de Paita	80
Figura 1.47. Local de la Biblioteca Municipal de Paita	81
Figura 1.48. Cementerio San Francisco de Paita.....	82
Figura 1.49. Reservorios de EPS Grau SA.....	83
Figura 1.50. Empresa de Servicio Eléctrico ENOSA.....	85
Figura 1.51. Puesto de Serenazgo en el Malecón de Paita	86
Figura 1.52. Servicio Municipal de residuos en la playa El Toril	88
Figura 1.53. Mapa vial de las conexiones de Paita con otras provincias	89
Figura 1.54. Carretera Interoceánica Norte	90
Figura 1.55. Jirón Miguel Grau en Paita Baja.	91
Figura 1.56. Avenida Víctor Raúl Haya de la Torre en Paita Alta.....	92
Figura 1.57. Quebrada "El Zanjón" altura de la plaza mayor de Paita.....	100
Figura 1.58. Suelos arenosos en las inmediaciones de la Capitanía del Puerto	103
Figura 1.59. Bosque Seco Ecuatorial, ecosistema característico de la zona	104
Figura 1.60. Chilalo (<i>Furnarius cinnamomeus</i>).....	106
Figura 1.61. Algarrobo (<i>Prosopis Pallida</i>).....	107
Figura 1.62. Grandes ficus en las jardineras de la plaza mayor de la ciudad	108
Figura 1.63. Árbol de Sapote en la Plaza Ramón Castilla en Paita.....	109
Figura 1.64. Pelícanos cerca al muelle Fiscal en Paita.....	110
Figura 1.65. Principales clases de pescados capturados en la bahía de Paita.....	111

Figura 1.66. Buzón de desagüe colapsado.....	114
Figura 1.67. Basura en la playa El Toril de Paita	115
Figura 1.68. Basura doméstica en las escorrentías del tablazo.....	116
Figura 1.69. Emisores de ondas electromagnéticas en la ciudad de Paita.....	117
Figura 1.70. Acantilados adyacentes al Terminal Portuario Euroandinos	120
Figura 1.71. Mapa de Geodinámica Interna de la ciudad de Paita	121
Figura 1.72. Empozamiento de agua lluvia por el fenómeno El Niño Costero 2017	122
Figura 1.73. Formación de cárcavas producidas por la acción pluvial en Paita.....	123
Figura 1.74. Deslizamiento de tierra cerca al Malecón Jorge Chávez	124
Figura 1.75. Mapa de Geodinámica Externa de la ciudad de Paita	125
Figura 1.76. Mapa de Peligros en la ciudad de Paita.....	127
Figura 2.1. Intervención urbana arquitectónica en Medellín, Colombia.....	129
Figura 2.2. Regeneración Urbana en Puerto Madero, Buenos Aires, Argentina.....	131
Figura 2.3. Basílica Virgen de las Mercedes en Paita en restauración	135
Figura 2.4. Conservación de altos relieves en altares y cúpulas.....	137
Figura 2.5. Intervención en la plazoleta de la Integración en el Rímac, Perú.	139
Figura 2.6. Espacio público para interacción de los ciudadanos	140
Figura 2.7. Esquema de clasificación de los espacios públicos	141
Figura 2.8. Parque Eólico y energías limpias en Talara, Piura, Perú	146
Figura 2.9. Plan Maestro en el antiguo Aeropuerto de Cerillo en Santiago de Chile.	147
Figura 2.10. Malecón Puerto Vallarta, Jalisco, México	149
Figura 2.11. Playa y Malecón en Bajondillo, Torremolinos, España.....	151
Figura 3.1. Malecón de Paita y muelle desaguadero en 1950	153
Figura 3.2. Área de intervención	154
Figura 3.3. Promedio de temperatura por mes en la ciudad de Paita	155
Figura 3.4. Brisa marina y su sentido de los vientos en las costas	156
Figura 3.5. Vista nocturna de la Plaza Mayor de Paita.....	162
Figura 3.6. Losas deportivas en el malecón Jorge Chávez de Paita	162
Figura 3.7. Plano de uso recreativo actual en el área de estudio.	163
Figura 3.8. Calle Junín y su eje comercial. Vista de nocturna en Paita.....	164
Figura 3.9. Tiendas comerciales frente al Malecón Jorge Chávez en Paita	165
Figura 3.10. Oferta hotelera y gastronómica frente al Muelle Fiscal en Paita	165
Figura 3.11. Plano de uso comercial actual en el área de estudio.	166
Figura 3.12. I.E.P. Marvista de Paita.....	167

Figura 3.13. Colegio primario Nuestra Señora de Lourdes de Paita	168
Figura 3.14. I.E.P. San Agustín en Paita Baja	168
Figura 3.15. Plano de usos educativos actuales en el área de estudio.	169
Figura 3.16. Infraestructura de Terminal Portuario Euroandinos de Paita.....	170
Figura 3.17. Vista Nocturna del Muelle Fiscal de la ciudad de Paita.....	171
Figura 3.18. Muelle "El Toril" de la ciudad de Paita	171
Figura 3.19. Plano de usos portuarios actuales en el área de estudio.	172
Figura 3.20. Comisaría de Paita Baja	173
Figura 3.21. Compañía de Bomberos Voluntarios de Paita	174
Figura 3.22. Capitanía del Puerto de Paita	174
Figura 3.23. Plano de otros usos actuales en el área de estudio.	175
Figura 3.24. Plano de edificaciones con valor monumental en el área de estudio.	177
Figura 3.25. Viviendas en las zonas cercanas al tablazo en Paita	179
Figura 3.26. Niños paitenos pescando	179
Figura 3.27. Plano de estratificación social actual en el área de estudio.....	180
Figura 3.28. Vehículos transitando por los jirones en Paita Baja.....	181
Figura 3.29. Plano de conflictos vehiculares en el área de estudio.	182
Figura 3.30. Vía de transporte pesado hacia el Terminal Portuario Norandinos.....	183
Figura 3.31. Plano de los flujos vehiculares de mayor grado en el área de estudio.	184
Figura 3.32. Peatones en muelle Fiscal	185
Figura 3.33. Peatones en el Malecón Jorge Chávez de Paita	186
Figura 3.34. Peatones en la calle Junín en Paita.....	186
Figura 3.35. Plano de los flujos peatonales de mayor grado en el área de estudio.	187
Figura 3.36. Basurero de clasificación de residuos en playa El Toril en Paita	188
Figura 3.37. Plano de mobiliario urbano en el área de estudio.	189
Figura 3.38. Cocoteros a lo largo del Malecón Jorge Chávez en Paita.....	190
Figura 3.39. Plano de vegetación urbana en el área de estudio.	191
Figura 3.40. Vertimiento de residuos mediante colector de una vivienda en el mar.....	192
Figura 3.41. Plano de situación ambiental en el área de estudio.	193
Figura 3.42. Familia en el Malecón Jorge Chávez en Paita	194
Figura 3.43. Usuarios durante la noche en Malecón Jorge Chávez.....	195
Figura 3.44. Ubicación de Malecón Benidorm.....	198
Figura 3.45. Vista aérea del Malecón "El Poniente" en España.....	200
Figura 3.46. Vistas aéreas del Malecón "El Poniente" en España	201

Figura 3.47. Iluminación y circulaciones del malecón "El Poniente"	201
Figura 3.48. Detalle de cambios de color de pisos y formas geométricas.....	202
Figura 3.49. Zonas de estar usadas en el Malecón "El Poniente" en Benidorm.....	202
Figura 3.50. Sinuosidad y rampas de acceso a la playa.....	203
Figura 3.51. Vista aérea de accesos hacia la playa	203
Figura 3.52. Ubicación de Malecón 2000 en Guayaquil, Ecuador.....	204
Figura 3.53. Malecón 2000 y edificio “La Previsora”, Guayaquil, Ecuador.....	207
Figura 3.54. "Palacio de Cristal", antes Mercado del Sur, Guayaquil, Ecuador.	207
Figura 3.55. Cine en el sector norte del Malecón 2000, Guayaquil, Ecuador.....	208
Figura 3.56. Rotonda en la parte central del Malecón 2000, Guayaquil, Ecuador.....	208
Figura 3.57. Malecón, detrás cerro Santa Ana y el antiguo faro.	209
Figura 3.58. Vista nocturna de la zona norte del Malecón 2000 en Guayaquil.....	209
Figura 3.59. Ubicación del Malecón Costanero de la ciudad de Ilo, Moquegua.....	210
Figura 3.60. Plan de Intervención urbana del Malecón de Ilo, Moquegua.....	212
Figura 3.61. Glorieta en el Malecón de Ilo.....	212
Figura 3.62. Plaza dentro del Malecón de Ilo, Moquegua.....	213
Figura 3.63. Vista Parcial del anfiteatro y el de fondo Malecón Fiscal	213
Figura 3.64. Vista aérea del Malecón Costero de Ilo, Moquegua	214
Figura 3.65. Parque del Trabajo dentro del Malecón Costanero en Ilo, Moquegua.....	214
Figura 4.1. Ejes de Intervención Sostenible	216
Figura 4.2. Malecón Jorge Chávez	217
Figura 4.3. Señalización y accesibilidad en las vías públicas	218
Figura 4.4. Propuesta de conexión con la Parte Alta.....	219
Figura 4.5 Museo Marino de Paita	221
Figura 4.6. Centro Cultural y espacio público.....	222
Figura 4.7. Ciclovía dentro del Malecón Jorge Chávez	223
Figura 4.8. Sección de vía en la Avenida Jorge Chávez.....	224
Figura 4.9. Locales comerciales al lado del Muelle Fiscal.....	225
Figura 4.10. Acondicionamiento formal de casas en Paita.....	226
Figura 4.11. Turistas en Paita	226
Figura 4.12. Fomento del empleo en Paita	227
Figura 4.13. Intervenciones urbanas propuestas.....	228
Figura 4.14. Actividades urbanas proyectadas	230
Figura 4.15. Plan Maestro	231

Figura 4.16. Vista de la Alameda Jorge Chávez.....	233
Figura 4.17. Vista aérea de la Alameda Miguel Grau	233
Figura 4.18. Vista en planta de propuesta del Malecón Jorge Chávez.....	234
Figura 4.19. Primer tramo del Malecón Jorge Chávez y Plaza Gastronómica.....	235
Figura 4.20. Plaza Social: estrado, explanada y Centro Social	236
Figura 4.21. Plaza del deporte	237
Figura 4.22. Plaza Cívica de Paita.....	238
Figura 4.23. Ingreso al muelle El Toril y Piscina Municipal	239
Figura 4.24. Malecón Hermanos Cárcamo y exteriores de Muelle Fiscal	240
Figura 4.25. Iluminación de la Fachada de la Iglesia La Merced y la antigua Aduana.....	241
Figura 5.1. Ingreso principal del Centro Cultural de Paita.....	243
Figura 5.2. Anfiteatro y alameda del Centro Cultural de Paita	244
Figura 5.3. Parte posterior del Centro Cultural de Paita.....	244
Figura 5.4. Centro Social de Paita, vista aérea desde la playa	246
Figura 5.5. Centro Social de Paita, vista desde la playa.....	246

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1.1 Evolución demográfica intercensal del distrito de Paita.....	34
Cuadro 1.2 Estimaciones y proyecciones por sexo en el distrito de Paita.....	35
Cuadro 1.3 Condición de pobreza por intervalo de confianza 2015	37
Cuadro 1.4 Índice de Desarrollo Humano provincial y distrital de Paita 2012.....	38
Cuadro 1.5 Desembarque de recursos marítimos para consumo directo (toneladas métricas).....	43
Cuadro 1.6. Producción de enlatados, congelados, curados, harina y aceite crudo en el Puerto de Paita 2007 - 2014.....	44
Cuadro 1.7 Paita: número de locales escolares por tipo de gestión y área geográfica, según etapa, modalidad y nivel educativo ofrecido, 2016	73
Cuadro 1.8 Paita: matrícula en el sistema educativo por tipo de gestión y sexo, según etapa, modalidad y nivel educativo, 2016.....	74
Cuadro 1.9 Establecimiento de Salud, por tipo, distrito de Paita	74
Cuadro 1.10 Cinco causas de morbilidad en el distrito de Paita, 2015	77
Cuadro 1.11 Cuadro resumen de espacios deportivos en el distrito de Paita	78
Cuadro 1.12 Población servida de agua potable y alcantarillado distrito de Paita.....	82
Cuadro 1.13 Número de clientes del servicio de energía eléctrica por tipo de consumo, 2014	84
Cuadro 1.14 Estadísticas policiales de la ciudad de Paita 2013 -2015.....	86

ÍNDICE DE ANEXOS

CARPETA DE LÁMINAS DE LA PROPUESTA URBANA

- L0: CARÁTULA
- L1: UBICACIÓN Y LOCALIZACIÓN
- L2: RESEÑA HISTÓRICA
- L3: ASPECTOS SOCIODEMOGRÁFICOS
- L4: ASPECTOS ECONÓMICOS
- L5: ATRACTIVOS TURÍSTICOS
- L6: CARACTERÍSTICAS URBANAS
- L7: ASPECTOS GEOGRÁFICOS AMBIENTALES
- L8: PELIGROS URBANOS
- L9: CONOCIMIENTO DEL TEMA
- L10: ÁREA DE ESTUDIO
- L11: ESTRUCTURA Y MAPEOS URBANOS
- L12: ESTRUCTURA Y MAPEOS URBANOS
- L13: ESTRUCTURA Y MAPEOS URBANOS
- L14: MODELOS ANÁLOGOS
- L15: ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN
- L16: ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN
- L17: CATÁLOGO DE ACTUACIONES
- L18: PLAN MAESTRO
- L19: CENTRO CULTURAL DE PAITA
- L20: CENTRO SOCIAL DE PAITA
- L21: MALECÓN HERMANOS CÁRCAMO
- L22: ALAMEDA MIGUEL GRAU
- L23: JUEGOS DE NIÑOS I
- L24: JUEGOS DE NIÑOS II
- L25: LOSAS DEPORTIVAS

INTRODUCCIÓN

La ciudad de Paita es capital del distrito y provincia del mismo nombre, en el departamento de Piura, caracterizado por sus festividades, costumbres y su puerto, uno de los más importantes del país.

Este distrito se encuentra sobre un antiguo asentamiento Tallán, el cual estaba bajo la autoridad del curaca Payta de dónde tomó su nombre al ser fundada por los españoles en 1532. Funciona como puerto desde antes de la llegada de los conquistadores y durante el Virreinato tomó importancia considerándose “el ingreso al Virreinato del Perú”. Fue un pequeño asentamiento de pescadores en los primeros años de la conquista y en 1569 por órdenes del Virrey Toledo la ciudad de Piura se trasladó al puerto durante 10 años aproximadamente en su segundo exilio, después de dejar Monte de los Padres en la provincia de Morropón y antes de asentarse en su actual ubicación en el distrito de Piura. El puerto fue lugar de múltiples expediciones de filibusteros y corsarios, en total 25 de las cuales 8 saquearon e incendiaron el puerto. El 14 de enero de 1821 Paita declaró su independencia de la corona Española. Luego de ello entró en un buen período económico. El 30 de marzo de 1861, el Presidente Ramón Castilla crea políticamente la provincia de Paita, siendo su capital y uno de sus distritos la ciudad Paita.

El puerto de la ciudad ha sido muy importante desde la colonia hasta el día de hoy. En Paita, arribaron personas ilustres desde Pananá para continuar la ruta por tierra hasta Lima, capital del Virreynato, por lo adversos que eran los vientos del sur para la navegación. En el transcurso de las décadas, el crecimiento del flujo de mercancías y los servicios prestados en él han sido inversamente proporcionales a la calidad de vida de sus habitantes. Desde el siglo pasado, la ciudad se desarrolló de manera desordenada y esto llevó a una falta de planificación de áreas recreativas, así como el abandono de edificaciones de gran valor histórico y espacios públicos.

La presente investigación abordará el estudio de esta problemática y elaborará un Plan Maestro de Intervención Urbano – Arquitectónica para lograr un adecuado acondicionamiento del Malecón Jorge Chávez de la ciudad, hito importante dentro de la historia del puerto, así como su adecuada integración y articulación a los espacios públicos colindantes con el fin de generar una revitalización y continuidad espacial y paisajista a lo largo del tramo que recorre el muelle Fiscal, el antiguo edificio de Aduanas, la plaza de armas de la ciudad y finalmente la Avenida Jorge Chávez hasta llegar al Terminal Portuario Euroandinos.

1. EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. DESCRIPCIÓN Y FORMULACIÓN

La ciudad de Paita se encuentra ubicada entre el nivel del borde costero y 50 metros sobre el nivel del mar, y sus coordenadas geográficas según el Instituto Geofísico Nacional del Perú son 04°, 50', 34" de altitud sur y 80°, 52', 12" latitud oeste del meridiano de Greenwich.

La ciudad está asentada sobre dos zonas diferenciadas por su nivel respecto al mar: Paita Baja, cerca al mar y Paita Alta, asentada sobre el tablazo. El casco urbano está conformado por cinco sectores que cuentan en total con sesenta y siete asentamientos humanos entre Paita Cercado, urbanizaciones, pueblos jóvenes, zonas de industrias y otros servicios, que siguen una cuadrícula interna típica de las ciudades coloniales.

El centro histórico de Paita se ha mantenido en el actual emplazamiento desde la llegada de los conquistadores, sus edificaciones poseen un valor monumental importante para la cultura; su puerto para el desarrollo económico del país; así como, su gente, su folclore y playas para el turismo. Pero la ciudad carece de espacios públicos bien equipados para el desarrollo de actividades recreativas a pesar del incremento de su población en las últimas décadas y de la importancia que tomado el mencionado puerto.

Con la presente investigación se plantearán acciones y propuestas para mejorar los espacios públicos del centro de la ciudad con la integración y articulación de los mismos con sus edificaciones y respondiendo a la necesidad inmediatas y futuras de la ciudad mediante un tratamiento de revitalización urbana, vial, funcional y paisajista del Malecón y sus espacios públicos aledaños que además contribuya a mejorar la calidad de vida de sus habitantes y que fortalezca la identidad cultural del poblado.

Formulación de la pregunta central:

¿De qué manera se podrían mejorar las características del Malecón de Paita y sus espacios públicos aledaños para lograr un mejor servicio recreacional, social y cultural a sus pobladores y turistas; y así mejorar su calidad de vida?

2. JUSTIFICACIÓN, IMPORTANCIA Y BENEFICIARIOS DE LA INVESTIGACIÓN

La ciudad de Paita ha tenido mucha importancia desde el período Virreinal hasta nuestros días gracias a su gente, su ubicación geográfica y su puerto. Su centro histórico es el resultado urbano-arquitectónico de los diferentes cambios sociales desde el período Tallán. Su cultura y folclore han hecho conocida a la ciudad no sólo en la región sino en algunos países vecinos. Su puerto es el más importante del norte del país y es conexión o destino de puertos internacionales del primer mundo.

Los espacios públicos del centro de la ciudad de Paita han estado presentes en la evolución de la urbe desde su fundación. La Plaza Mayor, el Muelle Fiscal y toda la franja que forma el Malecón Jorge Chávez son escenarios de múltiples actividades e interacciones económicas, políticas y sociales entre los pobladores paitenos y los turistas. Los espacios mencionados se encuentran desvalorizados por sus carencias en equipamiento y se ha convertido hace unos años atrás en un lugar peligroso por la inseguridad ciudadana durante las noches, esto ha determinado que los pobladores no los aprovechen y no los hagan suyos. No sólo es la importancia cualitativa del área dentro del centro histórico, sino también la importancia cuantitativa, por ser este espacio el de mayor área para propiciar la recreación y actividades al aire libre, que son necesarias y carentes en la ciudad de Paita.

La implementación de un Plan Maestro para el acondicionamiento del Malecón de Paita y sus espacios públicos aledaños es un proyecto muy importante, pues propondrá soluciones viables que potencien la recreación, la cultura y el turismo mediante la articulación y acondicionamiento de sus espacios públicos, la organización de las funciones urbanas y la unidad paisajista en la zona que promoverían el desarrollo de diferentes actividades.

Con la implementación de este Plan Maestro de Intervención Urbano – Arquitectónica se plantea detener la degradación urbana de esta zona cívica. Mediante la regeneración del espacio público en el Malecón de la ciudad y en los espacios públicos aledaños. Se busca fortalecer la identidad cultural y mejorar la calidad de vida de los pobladores, visitantes y turistas, generando un espacio urbano que propicie interacciones recreativas y sociales.

3. OBJETIVOS

3.1. OBJETIVO GENERAL

Proponer un Plan Maestro de Intervención urbano-arquitectónico del malecón de Paíta y espacios públicos aledaños que contribuya lograr un mejor servicio recreacional, social y cultural a sus pobladores y turistas; y así mejorar su calidad de vida.

3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Elaborar una caracterización diagnóstico del distrito de Paíta
- Elaborar las propuestas urbanas del Plan Maestro
- Plantear y elaborar las propuestas arquitectónicas del Plan Maestro
- Desarrollar los diseños arquitectónicos de algunos proyectos propuestos en el Plan Maestro.

4. MARCO TEORICO

4.1. PLAN MAESTRO

Un Plan Maestro Urbano es un instrumento que busca poner en relación las distintas acciones de intervención sobre un territorio para la creación de condiciones ideales para el desarrollo urbano o actuación sobre un conjunto urbano existente. Busca ser una propuesta integral de ocupación físico-espacial del territorio, para el mejoramiento del conjunto total. Es un marco amplio de actuación para los diversos actores que participan de manera continua en la iniciativa, busca integrar acciones de diferente escala y cobertura, y respecto diversos temas tratados sistémicamente y bajo unas condiciones históricas dadas, condiciones de participación ciudadana (apoyo-oposición), y condiciones políticas, financieras e instrumentales dadas.

Un Plan Maestro Urbano en un megaproyecto con énfasis público, busca, articular las múltiples y complejas variables que intervienen, para lograr una aproximación sistémica a la ciudad, en la que el proyecto se inserte estratégicamente en su entorno urbano,

económico, político y de gestión, anticipándose a problemas y garantizando la factibilidad de la implementación del proyecto.¹

Un Plan Maestro corresponde a una visión a largo plazo de un territorio físico. Esta visión involucra a varios actores como son las autoridades, los proyectistas y los habitantes de la zona que participan conjuntamente en su realización.

Debe contemplar línea de acción como:

- a. Una propuesta general de espacio que se traduce en un diseño. Esta propuesta es el resultado de las proyecciones y metas a cumplir, la forma física y las características generales (cualitativas o cuantitativas) del territorio en mención.
- b. Una propuesta normativa, a partir de un Plan Regulador, o Plan Urbano, o Plan de Ordenamiento Urbano, existente, según sea el caso. Esto ayudará a regular las acciones que pasen o no dentro del territorio.
- c. Una buena propuesta de gestión, que para que sea factible el plan.

4.2. INTERVENCION URBANA

La expresión Intervención Urbana es propia de la arquitectura y el urbanismo, se refiere a esos instrumentos que definen las estrategias de crecimiento de una ciudad, a los proyectos que inciden en su transformación. Intervención Urbana, puede ser reconstrucción, renovación, restauración, ampliación, remodelación, regeneración, liberación, consolidación, integración, restructuración, rehabilitación, reciclaje, revitalización, etc. En este sentido la Intervención Urbana se encuentra vinculada al concepto de ciudad, considerada esta como lugar que trasciende el hecho arquitectónico, la ciudad como espacio abierto a las actividades económicas, residenciales, al juego, al ocio, el arte conforme la sociedad lo necesite y demande.²

¹ Rubén González Aguayo. (2006). Planes Maestros como herramienta de gestión de Megaproyectos de Diseño Urbano liderados por el Estado y ejecutados por el sector privado: El caso del Portal Bicentenario Cerrillos. *Revista de Arquitectura*, 12(13). Recuperado de <http://www.dearquitectura.uchile.cl>

² León, Merysol. (2000). *Intervención Urbana Mérida en los 50*. Recuperado de http://www.saber.ula.ve/bitstream/123456789/20380/1/merysol_leon.pdf

La Intervención Urbana es la ordenación de espacios y arquitecturas (en la tradición del urbanismo), o una ordenación de acontecimientos interrelacionados en el tiempo. La ciudad en su análisis ya no es entendida solamente como una estructura funcional, económica y social, o una ordenación de espacios y arquitecturas (en la tradición del urbanismo), o una ordenación de acontecimientos interrelacionados en el tiempo (en la tradición de la historia urbana); sino que, al decir de M. Sorkin (1992), a partir de estas tradiciones, descifrar los dispositivos de razón de ser, de significación y de sentido de algunos códigos y pautas culturales que organizan las ciudades.³

El término Intervención Urbana se refiere a el hecho de alterar o modificar un espacio urbano, estas modificaciones pueden ser aplicadas de diferentes maneras, desde una simple pintura, el reacondicionamiento del espacio a través de nuevas texturas, iluminación, vegetación o agua, hasta complejas intervenciones que modifican por completo el antiguo espacio y lo conjugan con las nuevas construcciones que se levantarán en dicho lugar.⁴

4.3. RENOVACION URBANA

Quizás el concepto más detallado; planteado por Grebler, en 1964; expresa que la Renovación Urbana es:

“El esfuerzo deliberado para cambiar el ambiente urbano a través del ajuste planeado a larga escala de áreas de la ciudad existente para los requerimientos presentes y futuros del trabajo y vida urbana. Se extiende tanto para usos residenciales como no-residenciales. El proceso envuelve el replanteamiento y el desarrollo comprehensivo de suelo, o la conservación y rehabilitación de áreas tratadas como ‘en deterioro’ que deben preservarse por su localización histórica y valor cultural todo dentro de un plan mayor de desarrollo de la ciudad”.

Las renovaciones no son espontáneas ni naturales. No están motivadas, necesariamente por el “envejecimiento” de las estructuras. Toda renovación urbana, en cuanto transformación, requiere que alguien con capacidad para intervenir en la

³ Chiarella M., Fedele J., Sferco S., Basaber H. (2007, julio – diciembre). Intervenciones urbanas - Transversalidad e interdisciplina para estudios urbanos. *Arquiteturarevista*, 3(2). Recuperado de <http://revistas.unisinos.br>

⁴ *Arkisur web magazine*. Recuperado el 10 de diciembre de 2016, de <http://www.arkisur.cl>

configuración urbana considere que toda o una parte ha quedado de algún modo obsoleta, siendo “necesario” reorganizarla. Es decir, toda renovación urbana se sustenta en “criterios” particulares que guían la acción en una dirección o proyecto también específico.⁵

Las renovaciones urbanas necesitan un Plan parcial que es un instrumento de planeamiento creado para áreas determinadas con tratamiento de renovación urbana, a través del cual se entrelazan de manera específica los objetivos de ordenamiento territorial con los de gestión del suelo concretando las condiciones técnicas, jurídicas, económico-financieras y de diseño urbanístico que permiten la generación de los soportes necesarios para nuevos usos urbanos o para la transformación de los espacios urbanos previamente existentes.⁶

4.4. REGENERACION URBANA

Proceso que al actuar sobre las causas generales y los factores específicos que dan origen al deterioro, constituyen al desarrollo de las funciones, así como al mejoramiento de las condiciones del medio ambiente. La generación urbana es pues, un concepto integral, vital y dinámico. Es generar de nuevo y señala por tanto un fin no inmediato que se alcanza con la acción propuesta, sino la puesta en marcha de un proceso. No es una acción aislada que erradica, transpone y oculta un problema que sufre un área urbana, sino un programa integral que debe orientarse a atacar en muchos frentes el fenómeno del deterioro urbano y las causas y factores que lo originan. Una estrategia de regeneración urbana, como proceso dinámico, puede implicar reacciones de rehabilitación, remodelación, renovación, mejoramiento, etc., pero no se limita a ninguna de ellas. Las encuadra en programas que abarcan no sólo lo físico ambiental, sino muy especialmente lo económico y lo social.⁷

La Regeneración Urbana es según la declaración de Toledo 2010 “la consecución de un desarrollo urbano más inteligente, sostenible y socialmente inclusivo”. Las ciudades son las responsables de regenerar sus áreas deterioradas a través de una visión integral. Esto supone más aspectos que simplemente los arquitectónicos o urbanísticos, sino también

⁵ Criterios Contemporáneos de Renovación Urbana (s.f.). En Guía docente – Universidad de Alcalá. Recuperado de <http://www.uah.es/es/>

⁶ Alcaldía mayor de Colombia (22 de junio de 2004). Artículo 31 [Título III]. [Decreto 190 de 2004]. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/>

⁷ Centro operacional de vivienda y poblamiento, A.C. (COPEVI), Estudios de regeneración urbana, México D.D.F. Plan Director, 1976

sociales, culturales, medioambientales y económicos; que hagan este desarrollo más sostenibles y justos para la población.

4.5. ESPACIO PÚBLICO

El espacio es por definición el entorno físico que nos rodea y sobre el que se desarrollan funciones materiales y tangibles. Por ello, al hablar del espacio público podemos añadirle al concepto físico de espacio la connotación de colectivo, y acabar tratando el espacio público como escenario accesible de la interacción social cotidiana, en el que se desarrollan las actividades que tienen como fin satisfacer las necesidades urbanas.⁸

El espacio público responde a ciertas dimensiones que permiten su cualificación.

a. Dimensión físico territorial y urbanística

Es la característica más tangible del espacio, ya que el espacio es un territorio visible, fácilmente reconocible por un grupo determinado de personas.

b. Dimensión política

Es básicamente una relación entre dos dimensiones una cívica y una política. El espacio público es un diálogo entre la administración pública como propiedad jurídica del territorio y los ciudadanos quienes le otorgan un auténtico uso y un carácter de dominio público.

c. Dimensión cultural

La cultura se representa en lo material y lo inmaterial, según requerimientos y pautas culturales de los grupos, por aceptación consciente o inconsciente de la sociedad.

d. Dimensión social

Es la base de cualquier forma de integración o interrelación entre personas, sin importar nuestro origen, condición social e idiosincrasia, por tanto nos establece como iguales dentro de él.

⁸ Elia Hernando Navarro (2012). Sobre la dimensión social, cultural y política del espacio público. Recuperado de <http://www.urban-compass.com>

e. Dimensión económica

Existe una relación muy directa entre lo social y lo económico dentro del espacio público. La comercialización dentro de estas áreas es un uso complementario dentro del desarrollo de otras actividades.⁹

4.6. MALECÓN

Es un espacio público con función recreativa que se forma paralelo a una fuente de agua. Su forma es lineal, ya que se da en condiciones muy específicas, generalmente en la rivera de un río, en las costas del mar o en sobrantes de la ciudad como camellones. Los malecones son espacios públicos muy importantes en los pueblos y ciudades ya que las fuentes de agua son necesarias para la existencia de las urbes.

4.7. MALECÓN COSTERO

Es un espacio urbano público formado en la orilla del mar en el cual se organizan generalmente diferentes actividades públicas, recreacionales, culturales y comerciales.

El malecón es un elemento de vital importancia ya que siempre han existido como parte de los pueblos y ciudades desde su fundación. A lo largo de la historia, este espacio ha estado destinado para recreación y vías públicas, atracar embarcaciones pequeñas; protegerse de los peligros de los fenómenos naturales y mareas altas; y defenderse de ataques bélicos. Incluso, urbanísticamente, han sido la pauta en torno a la cual se ha dado el crecimiento morfológico de muchos asentamientos.

4.8. SENDA¹⁰

Son conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente pueden ser calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas. La gente observa la ciudad mientras va a través de ella y conforme a estas sendas organizan y conectan los demás elementos ambientales. Las sendas son importantes como mera estructura, como un elemento de vinculación con otras vías.

⁹ Espacio Público. Recuperado de <http://www.ub.edu/multigen/donapla/espacio1.pdf>

¹⁰ Lynch, K. (1960). The image of the City. Barcelona, España. Gustavo Gili, SL, 1984, 1998

El fortalecimiento de imagen de la senda depende de sus cualidades espaciales como su ancho y proporción con lo que existe a su alrededor. Estas características generan vías principales y vías secundarias. Las primeras ayudan mucho a la hora de orientarse, además generan confianza.

La percepción de continuidad de las sendas está dada por su ancho, sus fachadas y su arbolado; y su dirección por gradientes o cambios regulares de una cualidad acumulativa en una dirección o gradiente de intensidad de uso. Su escala le permite al observador sentir su posición en la longitud total.

Las sendas con orígenes y destinos claros y bien conocidos contribuyen a mantener ligada la ciudad y dan la sensación de la posición del observador. Esta sensación de dirección puede estar remarcada por elementos visibles cerca de los extremos de la senda.

4.9. NODO¹¹

Los nodos son los puntos estratégicos de una ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen los focos intensivos de los que parte o a los que se encamina. Pueden ser ante todo confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, un cruce o una convergencia de sendas, momentos de paso de una estructura a otra.

Los nodos pueden ser sencillamente, concentraciones cuya importancia se debe a que son la condensación de determinado uso o carácter físico, como una esquina donde se reúne la gente o una plaza cercada. Algunos de estos nodos de concentración constituyen el foco y síntesis de un barrio, sobre el que irradian su influencia y del que se yerguen como símbolos.

Los nodos están relacionados con las sendas ya que las intersecciones de estas últimas forman un nodo en pequeña o gran escala. En teoría, hasta las intersecciones de las calles son nodos, pero por ser insuficientemente prominentes, se los imagina como cruces incidentales de sendas. La imagen de ciudad no puede contener un número excesivo de

¹¹ Lynch, K. (1960). The image of the City. Barcelona, España. Gustavo Gili, SL, 1984, 1998

centros nodales. Es realmente un nodo si convierte en un espacio memorable, gracias a la proporción del espacio y de acuerdo a la importancia de sus funciones.

Conceptualmente son puntos pequeños en la imagen de la ciudad, pero en realidad pueden ser grandes manzanas o formar líneas prolongadas e incluso barrios centrales enteros, cuando se considera la ciudad en un nivel bastante amplio. La ciudad puede ser un nodo si se considera en una escala nacional o internacional ya que podría ser una urbe en la intersección de rutas trazadas para acceder a otros territorios.

4.10. HITO URBANO

Los hitos urbanos son puntos de referencia con un valor histórico, artístico o geográfico otorgado por la comunidad que sirven de referencia a las personas para ubicarse o localizarse dentro de un territorio o en una trama urbana.

Los hitos generalmente no pueden ser recorridos. No es necesario que sea un elemento con características agradables o llamativas, simplemente al tener valores reconocidos por la comunidad, puede constituirse en un hito. Muchas veces los hitos pueden ser parte de un nodo, ya que los mismos se encuentran en intersecciones de vías muy importantes dentro de la trama urbana.

4.11. BORDE¹²

Son referencias limitantes que relacionan espacios o demarcan territorios. Vallas más o menos penetrables que separan una región de otra. Límites entre dos fases o rupturas lineales de la continuidad como por ejemplo las playas, los cruces ferroviarios, los hitos fronterizos, los muros, etc.

Los bordes que aparecen más fuertes son los visualmente prominentes, de forma continua y son impenetrables al movimiento transversal. Los bordes al igual que las sendas poseen cualidades directivas en el ser humano, ya que, existen también sendas con

¹² Lynch, K. (1960). The image of the City. Barcelona, España. Gustavo Gili, SL, 1984, 1998

características de límites en las que la imagen de la circulación es predominante y las vías van sobre o paralelas al borde.

4.12. PAISAJE URBANO ¹³

El Paisaje Urbano es la facultad que tenemos de formarnos una idea del espacio urbano en conjunto, en el sentido de la simultaneidad de percibir lo que el presente ofrece, activando recuerdos y emociones, esta reacción provocada por el ambiente puede tener lugar, de acuerdo a Gordon Cullen, por tres caminos distintos: la óptica, el lugar y el contenido.

- a. **La óptica:** cuando recorremos la ciudad, los diferentes escenarios urbanos nos son revelados en forma de series o revelaciones fragmentadas, a esto se le conoce como “visión serial”
- b. **El lugar:** se refiere a nuestras reacciones respecto a la posición que ocupa nuestro cuerpo en medio de lo que lo rodea, en otras palabras, es la capacidad del cuerpo humano de relacionarse con su entorno.
- c. **El contenido:** son las características de la ciudad (color, estilo, carácter, personalidad y unicidad); así como su morfología ligada a su evolución histórica.

5. HIPÓTESIS

5.1. HIPÓTESIS GENERAL

Con la implementación del Plan Maestro de Intervención urbano-arquitectónico del malecón de Paita y espacios públicos aledaños se contribuirá a lograr un mejor servicio recreacional, social y cultural a sus pobladores y turistas; y así mejorar su calidad de vida.

5.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

- a. Con la implementación del Plan Maestro de Intervención urbano-arquitectónico del malecón de Paita y espacios públicos aledaños se

¹³ Gordon Cullen, T. (1981). *El Paisaje Urbano: Tratado de estética urbanística*. Barcelona: Editorial Blume. Recuperado de <https://issuu.com>

articularán mencionados espacios. Esto significará proveer espacios públicos funcionales y accesibles para todos los pobladores o visitantes.

- b. Con la implementación del Plan Maestro de Intervención urbano-arquitectónico del malecón de Paita y espacios públicos aledaños la ciudad de Paita podrá dar una mejor oferta paisajística y recreativa en su centro histórico a los turistas y visitantes, así como sus pobladores podrán hacer uso de los espacios públicos para mejorar su calidad de vida.
- c. Con la implementación del Plan Maestro de Intervención urbano-arquitectónico del malecón de Paita y espacios públicos aledaños se logrará fortalecer la identidad cultural del poblado, mediante la interacción entre el espacio público regenerado, las edificaciones de valor histórico y las modernas.

5.3. VARIABLES

- **Variable Independiente (Causa):** Plan Maestro de Intervención Urbano – Arquitectónica.
- **Variable dependiente (Efecto):** Regeneración del malecón y los espacios públicos aledaños en el centro de la ciudad de Paita, mediante el acondicionamiento, articulación e integración de los mismos.
- **Variable Interviniente (Dirigido):** Pobladores, visitantes y turistas del distrito de Paita.

6. METODOLOGÍA DE TRABAJO

6.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN:

Esta investigación, parte de unidades de análisis general, para concluir en una propuesta de Plan Maestro de Intervención urbano-arquitectónico del malecón de Paita y espacios públicos aledaños mediante la integración, interacción y articulación de los mismos por unidad y continuidad paisajística.

Es una investigación aplicada, ya que busca conocimientos para solucionar problemas sociales reales. El estudio se basará en un proceso ocupándose del enlace entre la teoría y el producto a partir de los hallazgos tecnológicos de la investigación básica.

El análisis además de intentar explicar y determinar los fenómenos, buscará comprender y determinar sus causas, lo que la convierte en una investigación explicativa.

6.2. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN:

La siguiente investigación trata de buscar soluciones a la desarticulación espacial, funcional y paisajista actual del Malecón y espacios recreativos aledaños en el Cercado de Paita mediante un proceso ordenado de pautas para generar soluciones viables.

Proceso de Investigación:

- Identificar del problema mediante la exploración u observación del medio en estudio y sus características.
- Recopilar información por fuentes bibliográficas científicas, técnicas o estadísticas; o por cuenta propia mediante encuestas o levantamientos de campo.
- Procesar la información obtenida y ordenarla de acuerdo a las necesidades planteadas.
- Analizar cualitativamente y cuantitativamente para determinar las potencialidades y debilidades de la zona u objeto en estudio.
- Diagnosticar mediante la evaluación de los resultados obtenidos anteriormente.
- Proponer el Master Plan, con proyecciones coherentes de acuerdo a los objetivos y recursos del lugar.
- Proyectar arquitectónicamente a nivel de anteproyecto las áreas propuestas por el Master Plan, de manera que complementen y generen el espacio urbano requerido.

CAPÍTULO 1

CARACTERIZACIÓN Y DIAGNÓSTICO DEL DISTRITO DE PAITA

1.1 UBICACIÓN

El distrito de Paita es uno de los siete distritos que conforma la Provincia de Paita, se ubica en la parte Nor - Occidental del Perú en el departamento de Piura.

1.2 LATITUD, ALTITUD Y ASPECTOS CLIMÁTICOS

Situado al occidente de las costas norte del Perú, con un clima cálido seco tropical, cuya temperatura promedio es de 25°C, siendo su máxima altitud de 70 m.s.n.m. y sus coordenadas geográficas según el Instituto geofísico Nacional del Perú 04°, 50', 34" de altitud sur y 80°, 52', 12" latitud oeste del meridiano de Greenwich.

El clima es generalmente muy templado. Cálido y seco en verano, con escasas precipitaciones; y templado en invierno, características que son determinadas por la presencia de la fría Corriente de Humboldt a lo largo del litoral peruano, definiendo así la carencia casi absoluta de lluvias, los altos grados de humedad y temperaturas moderadas.

1.3 LÍMITES GEOGRÁFICOS

a. Límites provinciales

- Norte: Provincia de Talara
- Sur: Provincia de Piura y Sechura
- Este: Provincia de Sullana
- Oeste: Con el Océano Pacífico

b. Límites distritales

- Norte: Distrito de Colán
- Sur: Provincia de Piura
- Este: Distrito La Huaca
- Oeste: Océano Pacífico.

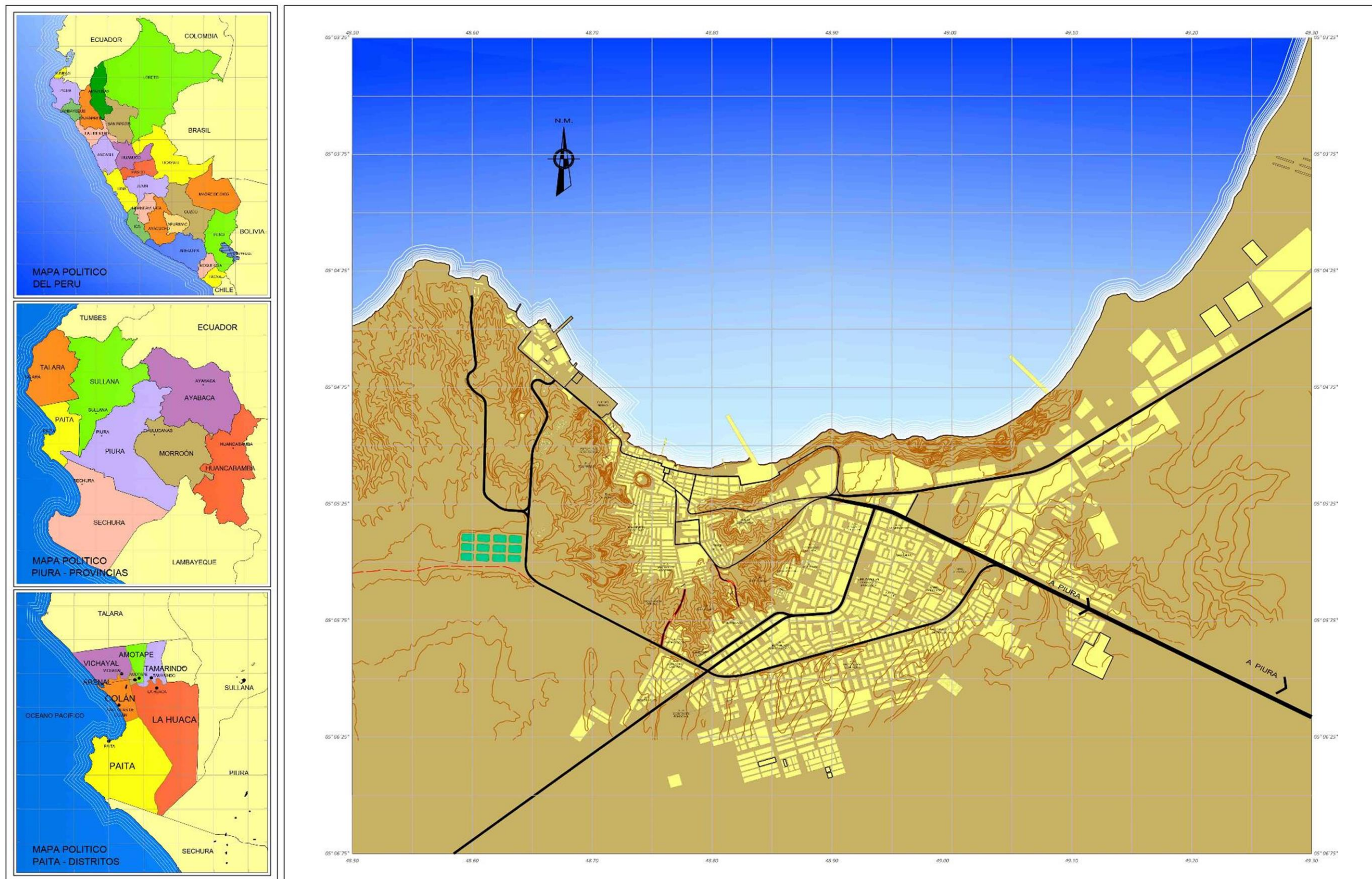


Figura 1.1. Plano de ubicación - Plano político.
Fuente: Elaboración propia

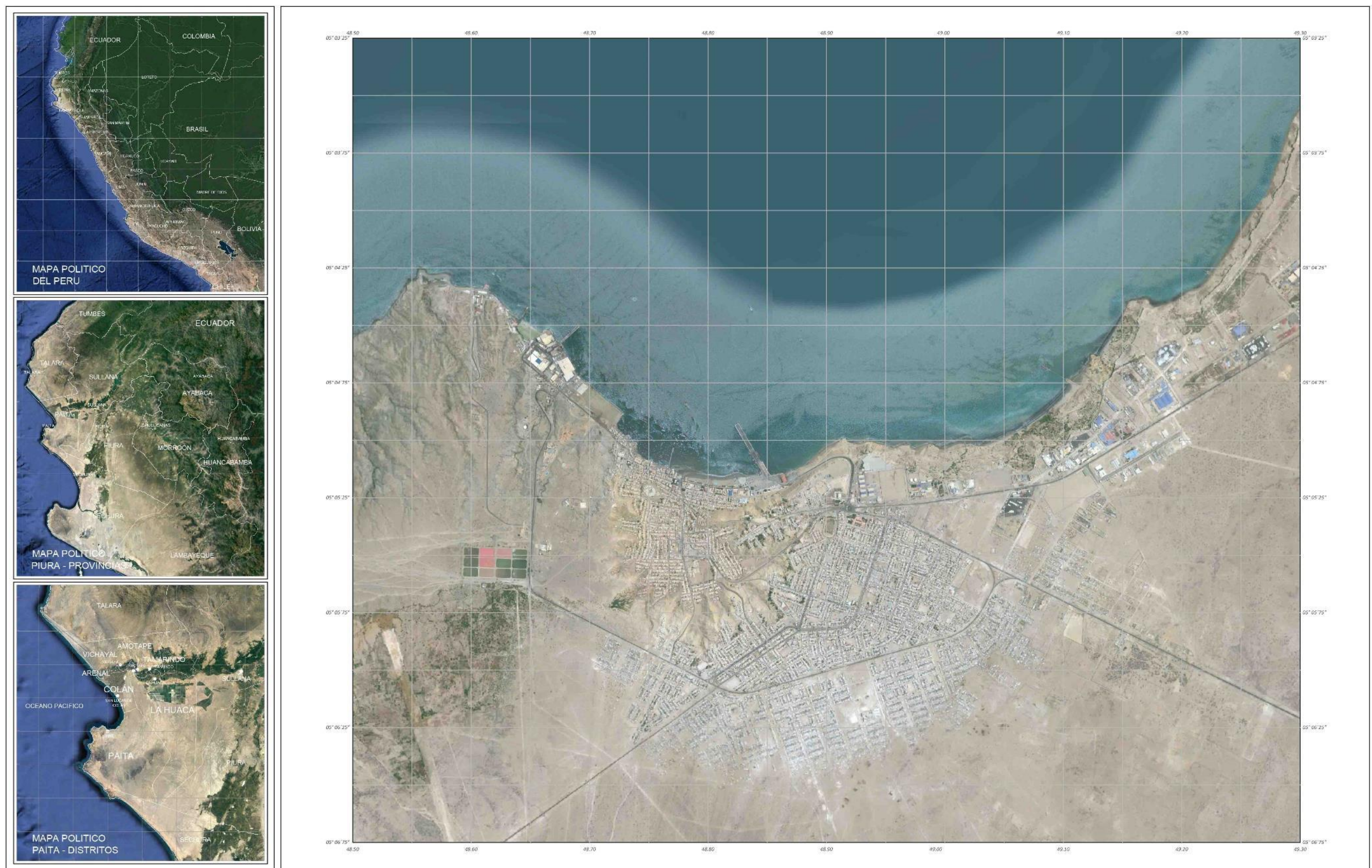


Figura 1.2. Plano de ubicación - Imágenes satelitales.
Fuente: Elaboración propia

1.4 SUPERFICIE

El casco urbano de la ciudad de Paita, entre Paita Baja y Paita Alta, posee una superficie de 17.4 km².

1.5 HIDROLOGÍA

La distribución del recurso agua procedente de la lluvia que discurre en una época normal del año (sin la presencia del niño), no aporta a ningún curso de agua principal sea río o quebrada importante, esto se debe a que la poca cantidad de agua que discurre se infiltra con facilidad, estos por las características que tiene el suelo en estas zonas generalmente franco arenoso, a esto se la suma la evaporación por las altas temperaturas que predominan.

Mientras que con la presencia del Fenómeno del Niño pueden ocurrir cambios, dependiendo de la intensidad con la que se presente; cuando la intensidad es alta, el agua que discurre por la red hidrográfica, que cuenta con quebradas secas en su mayor parte, al llegar a estas planicies sumadas al agua que recibe directamente de la lluvia satura el suelo, con ello la cantidad de agua que recibe la superficie de suelo es mayor que la infiltración, esto genera que se formen lagunas temporales en algunos sectores sobre aquellos lugares en donde la topografía es plana a hondonada, modificando en comportamiento de su entorno mientras el cuerpo agua desaparece.

1.6 TEMPERATURA

La temperatura mide la intensidad del calor, la cual no sólo actúa por si misma sino que también influye en la acción que desarrollan otros factores ambientales abióticos, como por ejemplo la humedad relativa y los vientos. Cada especie animal o vegetal tiene un punto óptimo de temperatura, comprendida entre un límite de máxima y de mínima, que no deben superar para poder seguir viviendo. Cuando un organismo percibe temperaturas cercanas a los límites, suspende la actividad y se aletarga, manteniendo una vida latente.

Con respecto a los valores de temperatura, se encontró que, las temperaturas medias anuales en el área varían entre 21,88 °C y 25,53 °C, arrojando un promedio anual de 23,15°C. Así mismo, el comportamiento de la temperatura muestra como máximo valor medio

mensual 27,7 °C y un mínimo de 19,4 °C, alcanzando las más altas temperaturas entre los meses de Enero y Abril.

Se pone en evidencia que hay muy poca variación de temperatura entre los meses de mayor temperatura media y los de menor temperatura media, lo cual es característico de las zonas cercanas a la costa por la influencia moderadora del mar y por estar entre ambos trópicos en que el sol pasa dos veces por año por la latitud del lugar.

1.7 ANTECEDENTES HISTÓRICOS¹⁴

1.7.1 Tiempos pre-hispánicos

El litoral de Piura y Tumbes fue empezado a poblarse hace tiempos muy remotos por gente proveniente de la Oceanía primero, unos 3 000 a 2 000 a. C. y posteriormente por grupos más evolucionados de Machalilla de Manabí al Sur de Ecuador.

Los asentamientos humanos más antiguos de la región y aún de la Costa Norte Peruana se formaron en Paita, Amotape y Vichayal muy cerca de la orillas del río Chira y próximos al mar. Estas dos fuentes de agua serían primordiales para su desarrollo económico. Para Federico Engel, los primeros asentamientos en Amotape y Negritos se formaron alrededor de 1300 a. C.

- a. **Período Pre- Cerámico** (4.000 a. C. a 1.300 a. C.). Adquirieron mayor dominio de la navegación y la pesca, mejoraron las redes y se iniciaron en la agricultura con el pallar y las calabazas. Principiaron con el algodón para tejer su escasa ropa y se iniciaron en la fabricación de cerámica utilitaria.
- b. **Período Cerámico Inicial** (1.300 a. C. a 900 a. C.). Mejoraron la cerámica y su arte; cultivaron el algodón y empiezan a organizar sus aldeas.
- c. **Período Horizonte Temprano** (900 a. C. y 200 a. C.). La agricultura adquirió la mayor importancia para prever los alimentos. Los grupos tribales se organizaron mejor.

¹⁴ Moya Espinoza, R. (1994). *Historia de Payta*. Paita: Panorama Editores.

- d. **Período Horizonte Intermedio Temprano** (200 a. C. y 900 d. C.). Fortalecieron las relaciones con otros pueblos dentro del valle, la pesca y agricultura prosperaron y la navegación empezó a utilizar las velas. Los centros poblados ya estaban bajo la dirección de un curaca.

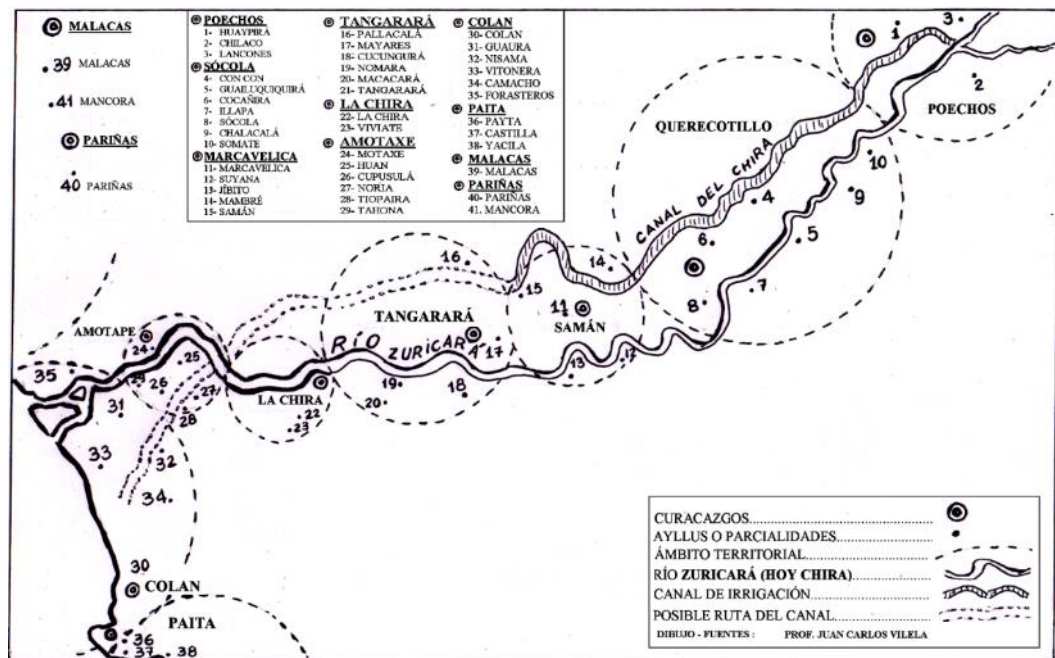


Figura 1.3. Curacazgos Tallanes cerca al Valle del Chira

Fuente: Vilela, Juan.

Recuperado de: http://sullanalaperladelchira-abner.blogspot.pe/2014_09_01_archive.html

Los Tallanes fueron un grupo tribal en que cada pueblo tenía su propio curaca. Compartían un idioma, el “Sec”, el cual sonaba como una especie canto. Sus gobernantes se reunían en lo que era la Asamblea de Curacas y tomaban decisiones sobre peligros que los amenazaban.

Su actividad economía se basaba en la pesca y agricultura, dependiendo del lugar donde estaba se encontraba la tribu. Los paitenos se dedicaban a la pesca y los al interior del Valle del Chira a la agricultura.

Los Tallanes fueron excelentes navegantes. Sus embarcaciones fueron perfeccionadas desde simples troncos unidos con cuerdas hechas de fibra vegetal hasta el uso de la vela, remos y timón. Mantuvieron un intenso intercambio comercial y social con otros pueblos por muchos siglos. Todos los dioses fundadores de los pueblos costeros salieron del mar y ese culto duró hasta los tiempos de la colonia, convirtiéndose en una superstición.

Durante el conflicto entre los hermanos Huáscar y Atahualpa, casi todos los curacas estuvieron a favor del primero, pero fue Atahualpa quien logró someterlos y colocar un gobierno militar en Poechos.

1.7.2 La conquista

Según Pedro Cieza de León, en la Segunda expedición de la conquista, en abril de 1528 Francisco Pizarro estaba frente a la Bahía de Paita y navegó hasta Lambayeque, para luego retornar a España.

En su tercera expedición, luego de la autorización de la corona española, ingresa al Perú por Tumbes y navega por el río del mismo nombre hasta Poechos donde acampó. Pero no es hasta el mes de junio de 1532, según el cronista Jerez, que Pizarro llega a Paita para reconocer la bahía de la que antes ya le habían hablado un grupo de expedicionarios enviados por él mismo. Pizarro decide enviar órdenes por un mensajero para que los soldados que aún estaban en Tumbes ingresen hasta Poechos por el río Chira y los barcos con los abastecimientos por mar hasta Paita. Meses después, algunos soldados enviados a recibir los barcos de Poechos a Paita saquean las Tumbas de los indígenas Amotape generando el rechazo de los mismos y la Rebelión de la Huaca.



Figura 1.4. Ruta de Pizarro en la tercera expedición luego de ingresar al Perú
Recuperado de <http://www.trujillodelperu.com/fundacion.html>

Entre mediados de Julio de 1532 Pizarro fundó la ciudad de San Miguel en la localidad de Tangarará en Poechos, luego sería parte de Sullana, en ese entonces según el cronista Juan Ruiz de Arce tenía el asentamiento 5 000 habitantes y un curaca con un inmenso palacio. Fue la primera ciudad fundada en el Perú y de esta parte del continente sudamericano.

Tan pronto se fundó la nueva ciudad se distribuyeron los repartimientos y se asignaron indios en encomienda. El 24 de setiembre de 1532 según el cronista Jerez, Pizarro parte a Cajamarca desde San Miguel, dejando como primer voto al capitán Blas Atienza. En noviembre de 1534, Diego de Almagro dispone el traslado de las autoridades y de la sede de la Tenencia de Gobernación de San Miguel a Pirhua en el valle del Alto Piura, cerca al cerro Pilán.

Luego de fundar Pizarro Lima y Almagro Trujillo, este último reclama la gobernación del Cuzco, pero el Rey lo nombra Gobernador de Nueva Toledo en Chile donde viaja, fracasa y retorna al Perú. Empiezan las disputas entre los conquistadores y se enfrentan en una lucha armada en la que muere Diego de Almagro. Tres años después su muerte, los almagristas mataron a Francisco Pizarro en Lima.

1.7.3 El Virreinato

Luego de los conflictos entre los conquistadores el rey decide instaurar el Virreinato del Perú. Siendo el primer Virrey Blasco Núñez de Vela, quien en su paso por territorio Tallán emite una resolución en la cual reconoce la propiedad de las tierras que van desde las riberas del mar de Paita hasta Olmos y garantiza los derechos de los indios de las comunidades que las habitan.

El segundo Virrey, fue el primero de los virreyes en desembarcar en Paita y de ahí en adelante, por casi dos siglos, muchas autoridades y aventureros que vendrían al Perú harían lo mismo. Gracias a ello, el tráfico comercial del puerto logró un notable auge comercial. El arrieraje se convirtió en una fuente de ingresos para muchos de los propietarios de mulas y de caballos que ponían a disposición sus animales para transporte. Otra actividad que se desarrolló fue el almacenaje de productos y el estibamiento de los mismos a cargo de los indígenas.

La bahía empieza a ser conocida y adopta el nombre de Payta, curaca que gobernó cuando llegaron los españoles. Poco a poco se fue latinizando y se convirtió en Paita.

Felipe II el nuevo monarca Español, no envió a un virrey sino a un Gobernador que fue Lope García de Castro quien llegó a Paita en agosto de 1564. Durante su tiempo se crearon los corregimientos que fueron 11 al principio en el cual estaba San Miguel de Piura. En cada subdivisión política - administrativa estaba a cargo el Corregidor que era nombrado por el rey cada tres años y su mandato era absoluto en su territorio, lo que se tornó en abusos.

En setiembre de 1569 llega el quinto virrey del Perú, don Francisco Toledo. A su desembarco encontró Paita despoblada ya que los pocos españoles que había emigraron por la dificultad de obtener agua potable. Es entonces que Toledo decide que el puerto sea poblado y empezó por llamarlo San Francisco de la Buena Esperanza de Paita.

A partir de las fuertes lluvias y la cantidad de mosquitos en San Miguel de Piura, gran número de familias españolas se habían trasladado al norte del pueblo de indios de Catacaos, en una zona denominada el Chilcal muy cerca al río Piura. Así que cuando se oficializó el traslado de la ciudad de San Miguel a la bahía de Paita en 1578, según don Ricardo Vegas García, sólo emigraron las autoridades y sus familias que fueron los únicos que quedaban en el pueblo.

Al continuar el puerto despoblado pese a su movilización, considerarla sede del corregimiento o ciudad era exagerado así que se le dio a la ciudad de Loja este título años más tarde; y a Piura y Paita se les dio la menor categoría, la de Villas. Luego el mismo virrey, después de su visita, consideró a San Miguel de Piura como uno de los pueblos más necesitados que había visto en este reino.

Después del virrey Toledo, se inicia el comercio con Filipinas, que en ese tiempo era una colonia española. Es entonces, cuando por esta ruta, comienza el contrabando de sedas y porcelanas desde China y con principal destino el puerto de Paita. La corona prohibió producir en las colonias los productos que España elaboraba y comercializaba, lo que causó que el contrabando se masificara y mucho más los ingresos de las ilegales mercaderías por el puerto de Paita.

En 1581 se hizo una relación de las encomiendas en el país. En la ciudad de San Francisco de la Buena Esperanza de Paita había 45 indios tributarios, 246 personas de la encomienda de Gonzalo Farfán Godos y Gaspar Troche Buitrago. En 1582 se nombró al español don Alfonso Forero de Ureña como corregidor de San Miguel de Piura. Cuando llegó se encontró con que la sede de su corregimiento estaba en Paita y se había bajado de categoría a Tenencia del corregimiento. En ese tiempo el corregimiento era muy extenso así que decide dividirse y Paita vuelve a ser sede del nuevo corregimiento hasta la reubicación.

En mayo 1587 llega a la Bahía de Paita el marino inglés Tomás Cavendish quien lanzó un ultimátum para que el puerto pague una fuerte cantidad de dinero a cambio de evitar su saqueo por él y sus marinos. Como la pequeña población no pudo atender la alta demandada impuesta por el corsario, este bombardeó la pequeña aldea donde apenas había 200 casas en su mayoría habitadas por indios. Luego de ello, arribó a saquear el pueblo. Los pobladores huyeron a los cerros a protegerse y al ver que los hombres armados avanzaron deciden ir hacia el interior del desierto. Después de esto, muchos pobladores se dieron cuenta que no era un lugar seguro para vivir, así que decidieron no retornar y fueron a ubicarse en la zona llamada El Chilcal cerca de Catacaos, donde otros españoles procedentes de Piura La Vieja ya lo habían hecho.



Figura 1.5. Piratas de Cavendish saqueando el puerto de Paita luego de incendiarlo
Recuperado de http://www.grosvenorprints.com/stock_detail.php?ref=13202

Esta medida tomada por los pobladores no se volvió oficial hasta el 5 de diciembre de 1587 que el Virrey expresa a los moradores su reubicación al valle el Chilcal cerca de la presa de Tacalá. La autoridad aseguró que era un problema el traslado del agua desde la desembocadura del río Chira mediante balsas por indígenas tallanes, así como que la ciudad estaba propensa a saqueos de corsarios. Pero el puerto no podía quedar vacío por su importancia económica, así que autorizó se reconstruya la iglesia y el convento y se mantenga un tambo de pobladores para atención a los visitantes y emigrantes del virreinato.

A pesar de saberse la vulnerabilidad del puerto no se tomaron medidas en cuanto a su protección por parte del Virrey ni de autoridades. La ciudad se vio bombardeada, invadida y saqueada por piratas y corsarios varias veces.

En setiembre de 1615, el corsario Jorge Spilberg o Spilbergen llegó a Paita con la intención de saquear el puerto. Doña Paula Piraldo y Herrera; encomendadora de Paita, Colán Sándor, Catacaos, Huancabamba y Huarmaca tomó las riendas de atacó a los corsarios desde un pequeño fuerte con un solo cañón hasta hacerlos desistir.



Figura 1.6. El corsario Jorge Spilbergen en el Puerto de Paita 1615

Recuperado de <http://jcb.lunaimaging.com/luna/servlet/detail/JCB~1~1~2247~3700005:Peyta-oppidum-ab-Hollandis-expugnat>

En 1682 llegan los piratas Cowley y Eaton quienes asaltaron dos barcos mercantes frente a la bahía de Paita y luego se dirigieron a Oceanía para seguir saqueando.

En febrero de 1686 el Pirata Davies llegó desde Panamá y se apoderó de una nave mercante fondeada en Paita y dos que llegaban de Panamá. Antes de partir los piratas desembarcaron en Paita, y saquearon la ciudad a vista de los pobladores que se escondían en los cerros del tablazo.

En agosto de 1691 un corsario francés del cual nunca se supo su nombre, después de haber merodeado por semanas la bahía, se apoderó de naves que cargaban harina, telas y esclavos pero después de la capturas desembarcaba en las playas cercanas a los tripulantes.

En 1704 el corsario Dampier apresó dos barcos frente a la bahía de Paita pero fue replegado por flotas peruanas enviadas desde el Callao, luego de enfrentarlo se vio obligado a dirigirse a la Oceanía. Dampier era muy culto y buen narrador. En su libro viaje alrededor del mundo cuenta su sorpresa y admiración que le causaron los indios tallanes de Paita y Colán, así como sus balsas.

El 21 de marzo de 1720, durante la guerra entre Francia y España, el Pirata Shelvocke llegó a Paita y enarboló el pabellón francés. Descendieron 46 hombres armados y capturaron el puerto. Al no encontrar riquezas en la aldea pidieron un botín, el cual no pudo conseguirse, así que procedieron a quemar todo a su paso. La población vuelve a guarecerse en el tablazo y desde allí contemplaban el incendio de la aldea. A la llegada del barco “La Peregrina” de la escuadra española pocas horas después de haber provocado el incendio los corsarios lograron escabullirse.

Shelvocke retorna a Paita en noviembre de 1720 con el “Jesús María” un barco mercante capturado en Pisco esta vez no pudo conseguir nada, porque precisamente él lo había destruido casi todo, así que decidió continuar hacia el norte.

La noche del 14 de noviembre de 1741, durante la guerra de España e Inglaterra, el marino inglés Anson llegó a la bahía de Paita y quiso sorprender a seis barcos que se encontraban anclados cerca al puerto pero fue descubierto, uno

de ellos era el que llevaba los caudales al rey de España. Anson atacó y los pobladores no pudieron replegar el ataque desde el fuerte con los dos viejos cañones, así que todos los pobladores decidieron huir al tablazo para resguardarse. El marino permaneció tres días saqueando el puerto e incendiándolo a vista de todos los pobladores quienes se encontraban en la parte alta de la ciudad. Hizo un robo sacrílego de objetos de plata en el Templo la Merced así como la imagen de la Virgen que creyó que poseía oro en su interior. Con su sable intentó hacerle un tajo en el cuello y de allí se cuentan muchas historias sobre la patrona de la ciudad.

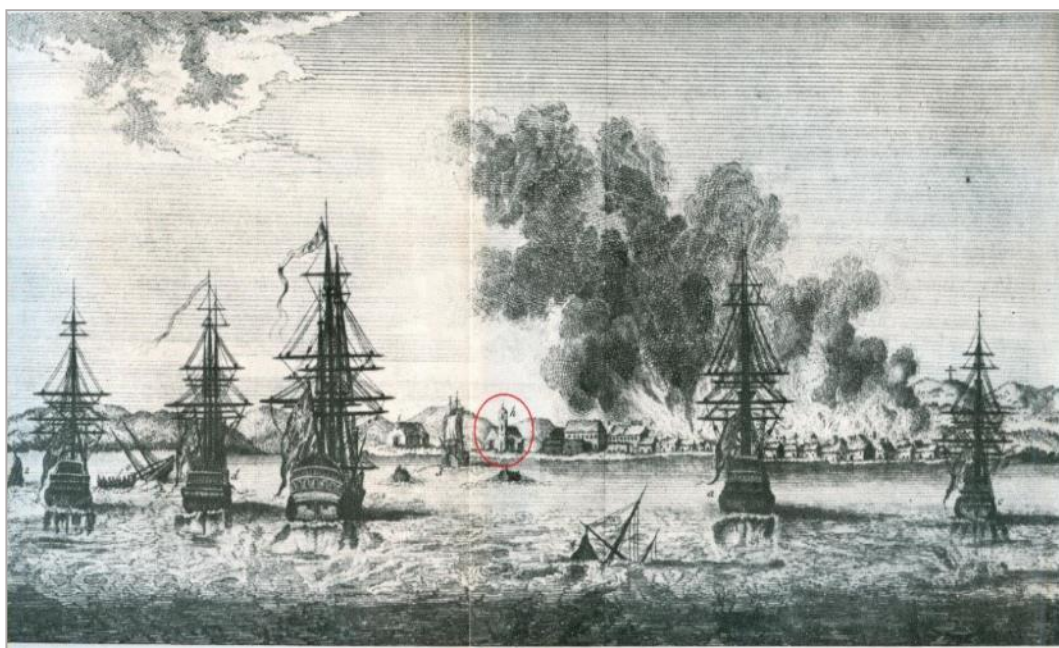


Figura 1.7. Saqueo e incendio del Puerto de Paita por parte del marino inglés Anson

Recuperado de <http://arzobispadodepiura.org/nuestra-senora-de-las-mercedes-de-paita-patrona-de-la-arquidiocesis-de-piura/>

Se cambian los corregimientos a intendencias y se crearon siete, Piura y Paita fueron categorizadas como ciudades con un sub delegado a cargo en cada una de ellas y pertenecía a la intendencia de Trujillo. Durante ese período aún seguía siendo Paita un pobre asentamiento sin agua potable. En 1790 se intensificó la caza de ballenas frente a las costas de Tumbes y Paita y con eso dinamizó el comercio nuevamente ya que arribaban al puerto para buscar agua y alimentos frescos.

En 1805 una escuadra inglesa recorrió el Pacífico Sur para capturar barcos españoles y atacar puertos. Cuando dos fragatas inglesas llegaron a Paita, después de intentar saquear y ser enfrentados por la milicia de Paita, procedieron a bombardear de la aldea y luego se retiraron.

En 1810 llegó a Paita un sacerdote chileno, el Padre Camilo Henriquez, en su travesía hacia su exilio a la ciudad de Quito. En Lima, se le encontró registro de literatura revolucionaria y en Paita, no desaprovechó la oportunidad para predicar sus nuevas ideas a los religiosos que lo alojaban y a varios paiteños. El Padre Camilio fue el que sembró en Paita el germen de las ideas libertadoras.

Una vez declarada la independencia de Chile, el General San Martín dispuso a la escuadra chilena incursionara por los pueblos del litoral peruano para alentarlos contra la rebelión. Mandado por esta causa libertadora, de Chile parte el marino inglés Lord Cochrane quien tenía mucha ambición por el dinero y saqueó puertos en los que arribaba, olvidándose de los objetivos por los cuales había sido enviado por general. Cuando llegó a Paita, una guarnición, desde el pequeño y mal equipado fuerte, los ataca porque ya se habían enterado lo que había hecho en los otros puertos. Lamentablemente no pudieron contra los insurgentes chilenos y lograron desembarcar. Procedieron a izar la bandera chilena en los edificios públicos y luego, los soldados embriagados, se dispusieron a saquear el puerto y la ciudad mientras los pobladores huían al tablazo. Dieciséis días después, cuatro marinos ingles que acompañaban eran declarados culpables por sus acciones y castigados en la plaza mayor del puerto de Paita

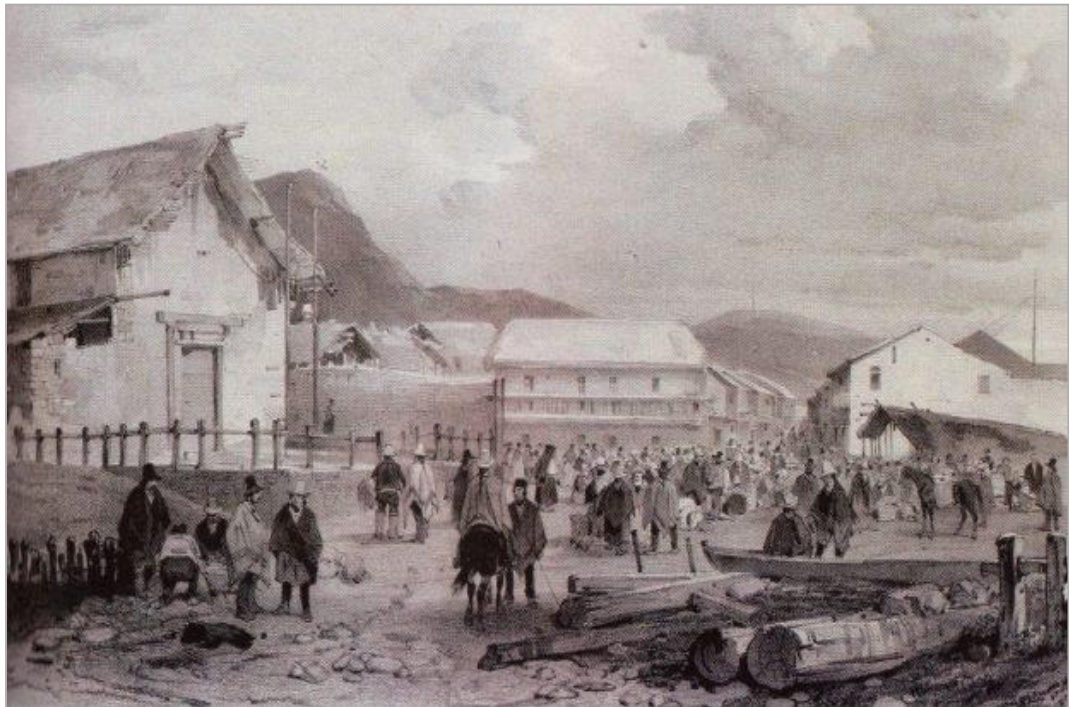


Figura 1.8. Puerto de Paita primera mitad del siglo XIX

Fuente: Vaillant, 1836

Recuperado de <http://perusigloxix.blogspot.pe/2013/03/paita-1836.html>

1.7.4 La República

Después de la Independencia de Trujillo, Torre Tagle envió mensajeros a Lambayeque, Piura, Paita, Tumbes con pliegos para las autoridades de esos partidos y para los alcaldes, invitándolos a plegarse a la libertad. Es así, que el 10 de enero de 1821, en cabildo abierto, sin oírse ninguna voz discordante, el pueblo de Paita se pronunció por la libertad y por la independencia, se acordó nombrar un Cabildo Patriótico el día 14, fecha en que los nuevos cabildos debían jurar el cargo.

En marzo de 1821 se planeaba la acción de tomar en Paita el pailebot “Sacramento”, de los españoles, que venía del sur del país. El capitán, al pasar por las costas de Paita, sospechó que algo podía haber pasado así que decidió no ingresar al puerto. El 17 de marzo, el marino en flota Victoriano Cárcamo y su hermano, alentados por las ideas patriotas deciden reducir al capitán del barco a la altura de Pariñas y el 21 de marzo el barco desembarcaron en una playa cercana al pueblo y los hermanos fueron en busca de las nuevas autoridades del cabildo. El barco ingresa a la bahía y gran cantidad de pobladores los recibió prorrumpiendo con vivas. Las campanas de las iglesias fueron echadas al vuelo y Paita no durmió esa noche. Luego San Martín solicitó que se traslade el barco a Huacho, su nombre cambió a “Castelli” y fue el primer barco de la marina peruana.

En 1835 llega a Paita, desterrada por el presidente de Ecuador Rocafuerte, Manuelita Sáenz, amante y compañera en la causa libertadora de Simón Bolívar. Paita era el puerto preferido por los exiliados ecuatorianos por estar cerca de su patria. Manuelita vivió en Paita sumergida en el anonimato por 21 años hasta su muerte.

Los primeros años de la independencia fueron muy agitados en todo el Perú ya que se empezó a vivir una anarquía. La población de Paita seguía las noticias que llegaban de los acontecimientos en el interior y exterior del país y fue testigo de la llegada de los soldados comandados por el presidente La Mar durante la guerra con Bolívar en Ecuador y años más tarde, el destierro hacia Costa Rica del mismo presidente. Los primeros años de la independencia fueron muy agitados en todo el Perú ya que se empezó a vivir una anarquía.

Tras varios incendios en el puerto, en una reunión de vecinos de Paita se decide fundar la Primera compañía de Bomberos del Perú en el pueblo el 24 de noviembre de 1860 con el nombre de “Compañía de Bomberos por grifos”. Inicialmente recibió mucho apoyo y los dueños de los negocios pagaban un real mensual para mantenerla.

Ramón Castilla el 20 de marzo de 1861 creó el departamento de Piura y con él, tres provincias: Piura, Ayabaca y Paita. Esta última tenía como distritos la ciudad de Colán, Tumbes, Amotape, La Huaca, Sullana, Querecotillo y Paita que fue la capital de la provincia.

En la antigüedad los tallanes usaban la brea que brotaba de Amotape para sus lanchones. Más tarde los españoles la usaron para calafatear barcos y el petróleo, en ese entonces, sólo se usaba con mecheros para dar luz. Las primeras exploraciones nacionales se hicieron en Zorritos por un norteamericano. Posteriormente, en 1867 se funda la Sociedad Peruana de Petróleo en oficina en Paita y campamento en Máncora.



Figura 1.9. Locomotoras en la ciudad de Paita

Recuperado de <https://marialepuruguay.wordpress.com/2013/02/01/rieles-sobre-el-desierto-el-ferrocarril-de-paita-a-piura-2/>

El 15 de enero de 1869 se promulgó la Ley que ordenaba realizar los estudios para el Ferrocarril Paita – Piura. Recién en 1872 se iniciaron las obras

desde Paita a cargo del ingeniero Federico Blume Othon, quien nació en Antillas posesión de Dinamarca en ese entonces, pero residió en Paita con su gran maestría y su pequeño astillero donde construyó el primer submarino del mundo. La obra ferroviaria avanzó muy lento pero el 10 de abril de 1887 llega la primera locomotora a la ciudad de Piura.

Miguel Grau Seminario, héroe nacional, llegó de Piura venido de Paita junto con su padre, el ex capitán Colombiano don Juan Manuel Grau Berrío, en noviembre de 1842 a la edad de 8 años. Es aquí donde descubre su amor al mar pero tuvo que dejar el puerto en 1844. Años más tarde en 1876 fue elegido y reconocido diputado por Paita. Posteriormente, pasó a formar la Comisión de Marina. Dejó su cargo en 1879 cuando inició la guerra con Chile para tomar el mando de la nave nacional “Huáscar”. En el barco que comandaba falleció y junto a él, algunos paitenos que se enrolaron en filas de la marina. En el mismo año que inicia la guerra se inaugura el Ferrocarril Paita – Sullana que sirvió en sus primeros viajes para transportar tropas para reforzar el puerto.

El 19 de setiembre de 1880 la flota enemiga comandada por el almirante chileno Patricio Lynch llegaron a Paita en su búsqueda por cupos de guerra. A su llegada, al no encontrar a las autoridades, izaron la bandera de Chile en el edificio de la Aduana. Luego procedieron a formar una Comisión Municipal Provisional y exigieron 10 000 soles. Al no ser recibidos deciden quemar el local de la Gobernación, la Aduana y la estación del ferrocarril. Cuando Lynch sale rumbo al Arenal, el mayor del ejército chileno, que se quedó en el puerto, autoriza el saqueo del Club Liberal y al regreso de Lynch saquearían los almacenes de la Aduana. Zarparon el 22 de setiembre y Paita se vio nuevamente destruida.

Luego de haber ocupado otras ciudades costeras, los chilenos deciden ocupar Paita enviando a Emilio Valverde como jefe político y militar para que ingrese a la ciudad de manera pacífica el 11 de junio de 1881. Nada se pudo hacer y luego de su ingreso, empezó a dictar una serie de decretos que poco pudieron ser anulados desde Piura porque la ciudad estaba controlada por chilenos. Esto duró

hasta el 17 de octubre de 1883, fecha que abandonaron la ciudad y tres días después firmaron el tratado de Ancón en Lima.



Figura 1.10. Calle Junín, inicio de 1900.

Recuperado de <http://paitaenelmundo.com/paita-la-antigua>

El 9 de octubre de 1884 se incendió la parte mejor edificada del puerto, cuatro años después del ocasionado por los chilenos. Fueron sesenta y siete las casas destruidas y el siniestro pudo haber sido mayor sin la intervención de la pequeña Compañía de Bomberos.

En 1889 el Perú entregaba a una empresa llamada The Peruvian Corporation la administración de los ferrocarriles del Perú, entre ellos el de Paita recién terminado. La empresa en 1895 empieza la construcción del muelle fiscal de Paita.

La peste bubónica traída de India llegó al país por Pisco en 1903 y de 1904 a 1920 se ensañó en varios departamentos. En Paita se produjeron 1200 casos.

Al inicio el siglo se hicieron grandes obras y se crearon instituciones que colaboraron a mejorar sus servicios y las conexiones con otros pueblos:

- El 4 de noviembre de 1911, el presidente Augusto Leguía promulgó la Ley 1441 que creaba la provincia de Sullana, con lo que segregaba una gran porción del territorio de la Provincia de Paita.

- En 1932 se construye el canal del Arenal. También se construye el Hospital por gestión del Diputado Carlos Artadi y se termina el muelle Fiscal.
- En 1937 se dio inicio a la carretera Paita – Piura de 56 km y trajo consigo la decadencia del ferrocarril.
- En 1941 se pone en funcionamiento el hospital “Las Mercedes” y tres años después se crea el colegio nacional San Francisco.
- En 1966 la firma Wimpey construye el terminal Marítimo de Paita, con un muelle de espigón de 365 metros de longitud, 36 de ancho y con profundidad de 6 a 10 metros bajo el nivel del mar.

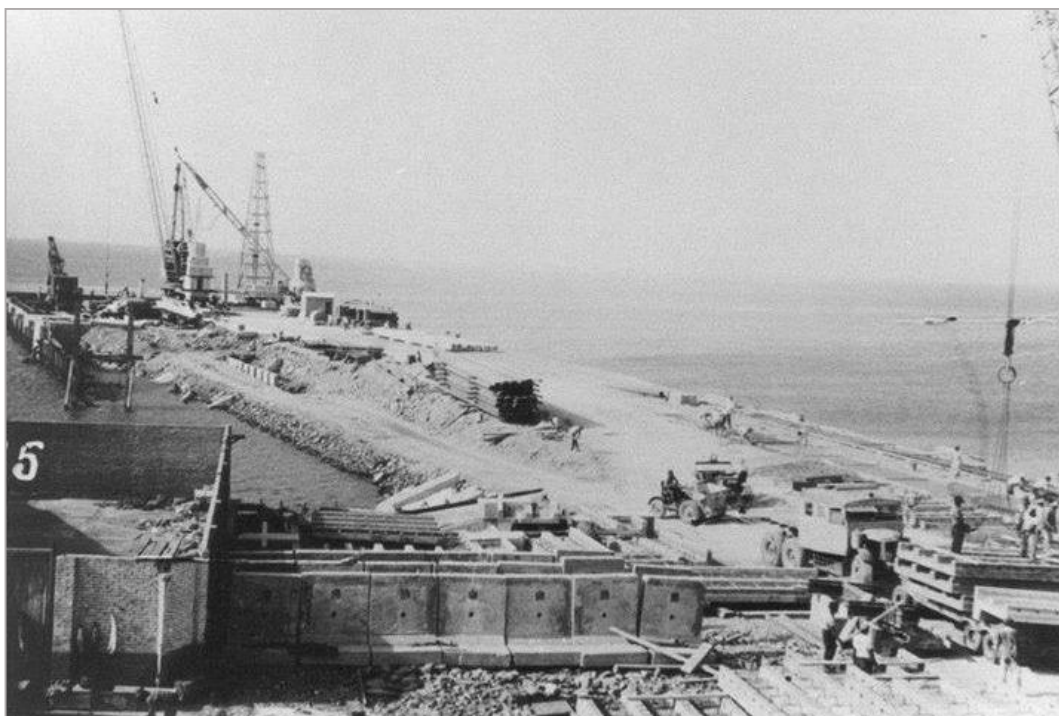


Figura 1.11. Construcción del Terminal Marítimo de Paita

Recuperado de <http://paitaenelmundo.com/paita-la-antigua>

- En 1972 se inaugura la primera etapa del Complejo Pesquero de Paita y en setiembre de 1981 concluiría el proyecto.
- A finales de 1982 inicia el Fenómeno del niño causando muchos daños materiales y humanos a todo el norte del país y a ciudad portuaria.
- En 1990 se crea la zona franca industrial de Paita a la orilla de la parte oeste de la ciudad.

1.8 ASPECTOS POBLACIONALES

1.8.1 Evolución demográfica de la ciudad de Paita

Paita a la llegada de los españoles era una pequeña aldea de pescadores tallanes, su función dentro del Virreinato del Perú fue la de “puerta de ingreso”. Su evolución demográfica durante esos años era muy lenta, ya que muy pocos conquistadores decidieron asentarse en el puerto y sólo era habitada por tallanes, quienes colaboraban en las actividades portuarias.

Es indudable que las obras que se han implementado en la última mitad de siglo pasado han servido de foco de atracción a grupos de inmigrantes produciéndose la explosiva expansión urbana. Obsérvese en el cuadro N° 1 que ya en 1972 se expresa una altísima tasa de crecimiento demográfico como consecuencia de dos grandes obras, como fue la construcción del Terminal Marítimo y del Complejo Pesquero. En el censo de 1961 la tasa de crecimiento era solamente de 1,6 y en 1972 es de 3,9, aumentando la población de 9, 615 a 14, 746 y en 1981, el dinamismo económico paitaño hizo saltar a la tasa de crecimiento a 6,3, llegando la población a 25 615.¹⁵

El distrito de Paita, en los últimos años, ha presentado una tasa de crecimiento superior a los distritos que conforman la provincia del mismo nombre. Aunque en 1993 su tasa de crecimiento descendió a 4.5% y a 3.8% en el 2007, la tasa de crecimiento es mayor a la de la ciudad de Piura actualmente.

Cuadro 1.1 Evolución demográfica intercensal del distrito de Paita

Año	Población Habitantes	Tasa de crecimiento	Incremento anual (hab/año)
1600	400	Sin registro	Sin registro
1940	6 797	Sin registro	Sin registro
1961	9 615	1.6	154
1972	14 746	3.9	466
1981	25 615	6.3	1 208
1993	42 491	4.5	1 406
2007	72 522	3.8	2 135

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)

¹⁵ Municipalidad Provincial de Paita. “Plan de desarrollo Urbano de Paita al 2020”. Paita, Perú: Municipalidad

1.8.2 Población y tendencia de crecimiento de los últimos años

La ciudad de Paita presenta un crecimiento acelerado en los últimos años, desde el año 1600 que sólo eran 400 habitantes, 1983 en que su población era 25000, ha pasado a conformar una ciudad de 50 000 habitantes en 2003 y sobrepasa los 93,000 habitantes en 2015 evidenciando un crecimiento acelerado en los últimos diez años.

En los últimos años el departamento de Paita ha experimentado un crecimiento sustentado por la capital de la provincia. En el 2007 la población del distrito de Paita representaba el 66.59% de la población de la Provincia y su estimación para el 2015 fue 71.70%, lo que significa que la capital representa el mayor dinamismo demográfico en comparación a los otros distritos de la provincia de los cuales sus índices de población se han mantenido o han decrecido.

Cuadro 1.2 Estimaciones y proyecciones por sexo en el distrito de Paita

Ámbito	2007	2012	2013	2014	2015
Hombres	37 046	42 782	43 987	45 203	46 430
Mujeres	37 099	42 975	44 209	45 457	46 717
Paita - distrito	74 145	85 757	88 196	90,660	93,147
Paita - provincia	111 340	122 725	125 101	127 496	129 904

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)

La brecha en las estimaciones y proyecciones de la población por sexo se mantiene en casi todos los años. Esta brecha no ha superado desde el 2007 los 300 habitantes. La mayor cantidad de población está entre las edades de 10 a 14 años. Hay un decrecimiento poblacional hacia mayor edad por lo tanto la población paitaína está conformada en su mayoría por niños y jóvenes.

Tener una población mayormente joven laboralmente significa que la ciudad cuenta y contará a mediano plazo con: un enorme potencial de humano de creatividad y juventud, gran cantidad de mano de obra lista para ser empleada, bajos gastos sanitarios y de pensiones por parte del estado, etc. Pero esto puede presentarse como un problema si es que no hay un buen nivel de educación y suficiente empleo.

1.8.3 Necesidades básicas insatisfechas

Las necesidades básicas insatisfechas (NBI) es un método utilizado para medir la pobreza absoluta de la población de un espacio geográfico, basado en indicadores tales como viviendas inadecuadas o improvisadas, hacinamiento, abastecimiento inadecuado de agua, carencia de servicios sanitarios e inasistencia a escuelas primarias por los menores y alta dependencia económica.

En la provincia de Paita, hay unos indicadores muy altos de población en hogares con una o más necesidades básicas insatisfechas. Los distritos en mejores condiciones son Paita, Colán y La Huaca. Y los distritos que presentan condiciones más deficientes son: El Arenal, Tamarindo y Vichayal.

Según Instituto Nacional de Informática en el 2011, en el distrito de Paita el 33.1% de la población posee al menos una necesidad básica insatisfecha y 12.5% con dos o más. En cuanto a las viviendas: el 32% de las viviendas cuentan con características físicas inadecuadas, 22.2% no posee servicio de agua potable y 31.8% no cuentan con desagüe. En aspectos sociales el 2.1% de niños en edad escolar no asiste a la escuela y el 13.1% de población posee alta dependencia económica de otras personas de su hogar.

En los últimos años el estado ha disminuido estos índices gracias a la inversión en programas sociales para mejorar la calidad educativa así como de asistencia a personas en pobreza extrema.

1.8.4 Condiciones de pobreza y Programas Sociales

La pobreza en general aumenta las posibilidades a la población de no tener servicios como la educación y salud, que son derechos fundamentales. En el ranking de pobreza, la región Piura no posee un índice muy elevado en comparación con otros departamentos, pero existe aún mucha pobreza en las provincias que no son la capital. Esta situación se repite en casi todo el Perú, por tanto el Estado ha trabajado y ha conseguido la reducción de la misma.

Los índices de pobreza en la ciudad de Paita están comprendidos en un intervalo de confianza de acuerdo a la proyección de la población al 2015.

Este intervalo en el distrito de Paita se encuentra entre el 20.5% y 27.5% de la población, y en la provincia entre el 26.4% y 31.8%. En cantidad de habitantes, la ciudad de Paita posee entre 19 095 y 25 615 habitantes en condición de pobreza, y la provincia entre 34 295 y 41 309 habitantes con las mismas características.

Cuadro 1.3 Condición de pobreza por intervalo de confianza 2015

	Proyección de población al 2015	Intervalo de Confianza al 95% de la Pobreza Total			
		Inferior		Superior	
		%	Hab.	%	Hab.
Paita - distrito	93 147	20,5	19 095	27,5	25 615
Paita - provincia	129 904	26,4	34 295	31,8	41 309

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)

El estado peruano durante el gobierno 2011 – 2016 implementó una serie de programas sociales para reducir la pobreza mediante el mejoramiento de la calidad de vida de los pobres en el país. Los beneficiarios de estos programas se encontraban en las zonas de pobreza del Perú.

En Paita, el programa que tuvo más adjudicados fue el de pensión 65 que contó con 430 beneficiarios a nivel distrital durante el año 2016. El programa brinda protección a un sector especialmente vulnerable de la población, y les entrega una subvención económica de 250 soles bimensuales por persona y con este beneficio contribuye a que ellos y ellas tengan la seguridad de que sus necesidades básicas serán atendidas, que sean revalorados por su familia y su comunidad, y contribuye también a dinamizar pequeños mercados y ferias locales.¹⁶

Otro programa social que tuvo alcance en la ciudad de Paita fue Cali Warma atendiendo a 18 708 niños y adolescentes durante el año 2016. El programa garantiza el servicio alimentario durante todos los días del año escolar, contribuye a mejorar la atención de los usuarios del Programa en clases, favorece su asistencia y permanencia; Promueve mejores hábitos de alimentación en los usuarios del Programa.¹⁷

¹⁶ Pensión 65. (s.f.). *Qué es Pensión 65*. Recuperado el 09 de febrero de 2017, de <http://www.pension65.gob.pe/quienes-somos/que-es-pension-65/>

¹⁷ CaliWarma Programa Nacional de Alimentación Escolar. (s.f.). *Quiénes somos*. Recuperado el 09 de febrero de 2017, de http://www.qw.gob.pe/?page_id=2

1.8.5 Índice de desarrollo humano

El distrito de Paita tiene un alto número de habitantes en comparación con otras ciudades capitales de las provincias del país. En el 2012, contaba con 85 757 habitantes y ocupaba el puesto 63 entre todos los distritos del país en población, así como el 49 a nivel de todas las 195 provincias.

El índice de desarrollo humano del distrito de Paita fue 0.5329 en el 2012 y ocupó el puesto 164 entre los 1 838 distritos del país en el año de estudio; así como, 0.4987 a nivel provincial y ocupó el 33 entre las 195 provincias del Perú. En ambos casos, este índice es superior a ciudades como Sullana, Sechura, Huancabamba o Ayabaca. Aun así, según la clasificación del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), el distrito posee un medio desarrollo humano y la provincia un bajo desarrollo humano, lo que significa que la localidad no aporta a sus ciudadanos un ambiente y condiciones de vida propicias donde puedan desarrollarse.

Cuadro 1.4 Índice de Desarrollo Humano provincial y distrital de Paita 2012

	Población		Índice de desarrollo humano		Esperanza de vida al nacer		Ingreso familiar per cápita	
	Hab.	Rank.	IHD	R.	Años	R.	S/. por mes	Rank.
Distrito	85 757	63	0.5329	164	75.33	620	840.4	118
Provincia	122 725	49	0.4987	33	76.06	44	733.6	21

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)

La esperanza de vida al nacer en el distrito fue de 75.33 años y fue inferior a la de la provincia, que fue 76.06, algo inversamente proporcional a su ingreso familiar per cápita y a la oferta de servicios de salud que hay en la ciudad más que en los otros distritos de la provincia. Entre todos los distritos del país, posee el puesto 620 y el 44 entre todas las provincias. Aun así su esperanza de vida al nacer distrital y provincialmente es una de las más altas de toda la región Piura.

El ingreso promedio familiar en el distrito en el 2012 fue 840 soles y estuvo sobre el sueldo mínimo que fue 750 en ese mismo año. Algo opuesto pasa a nivel provincial donde no se llegaba al sueldo mínimo, lo que originaba muchas necesidades básicas insatisfechas.

1.8.6 Problemas sociales de la ciudad de Paita

La ciudad de Paita es una ciudad con casi 100 000 habitantes y poseen entre ellos grandes lazos culturales entre sus pobladores que siempre han demostrado su unión frente a los acontecimientos adversos que han azotado su territorio. Pero los problemas sociales que no han sido controlados como la falta de planificación, el abandono del gobierno central; las carencias en servicios básicos, la falta de empleo, malas condiciones laborales y la mala en educación se han traducido en un problema social más complejo: la delincuencia. Paita actualmente es una de las ciudades más inseguras del norte del país. Presenta problemas de delitos menores, extorción de pequeños empresarios, prostitución, drogadicción y pandillaje.

Lamentablemente durante sus festividades llegan algunos turistas pero también llegan muchos delincuentes a cometer sus fechorías. Los presuntos delincuentes son localizados y apresados por la policía nacional y el serenazgo pero lamentablemente son liberados por un mal funcionamiento del sistema judicial. Estos actos influyen en la disminución de la cantidad de arribos por turismo a la ciudad de Paita a pesar de su potencial.

1.8.7 Aspectos de Identidad Cultural

1.8.7.1 Identidad Cultural

La identidad cultural es un conjunto de valores, orgullos, tradiciones, símbolos, creencias y modos de comportamiento que funcionan como elementos cohesionantes dentro de un grupo social y que actúan para que los individuos que lo forman fundamenten su sentimiento de pertenencia. La identidad cultural es el sentimiento de pertenencia, de ser y formar parte de un lugar, de una comunidad, de un pueblo o de una cultura.

La identidad cultural es todo aquello que nos caracteriza como un grupo social. Valores que comparten personas pertenecientes a una misma caracterización geográfica que nos hace similares y afines a ciertos objetivos. La identidad cultural es muy importante porque ayuda a los pobladores a buscar su desarrollo en

conjunto, entendiendo cuáles son sus potencialidades y cómo aprovecharlos para salir adelante.

La población paiteña posee una fuerte identidad cultural ancestral. Sus lazos de historia los une, desde tiempos antiguos cuando eran pobladores tallanes, durante el tiempo de la conquista, colonia y república. Las características que han formado los habitantes son únicas en el territorio gracias a su riqueza histórica, geográfica, hidrobiológica y folclore.

Entre las particularidades que forman la identidad cultural de Paita se encuentran:

- La gastronomía paiteña que es una de la mejores del norte del país. Sus platos típicos son preparados con pescado y mariscos frescos extraídos de su mar por sus propios pobladores.



Figura 1.12. Arroz con Mariscos, uno de los platos típicos de la zona
Recuperado de <http://comidadistritalpaurana.blogspot.pe/>

- Las mayorías de fiestas comunales sociales son a partir de las celebraciones religiosas originadas desde tiempo del Virreinato. Las fiestas tradicionales son muy concurridas por sus pobladores quienes se organizan anualmente para participar en el evento.

- En las celebraciones religiosas los pobladores realizan innumerables actos de fe como penitencia o agradecimientos por favores cumplidos a la Patrona del puerto o a San Pedro y San Pablo.
- La pesca artesanal sigue presente entre las actividades productivas con las técnicas milenarias tallanes heredadas de generación en generación.



Figura 1.13. Muelle fiscal y embarcadero de pescadores.

Fuente: Ma San, 2017

- El reconocimiento y admiración a los héroes nacionales como los Hermanos Cárcamos, Don Miguel Grau y Doña Paula Piraldo y Herrera quienes trabajaron por la protección de la bahía.
- Los deportes como el judo, básquet, vóley y fútbol forman parte de algunas disciplinas que cosechan lauros para el puerto y reúnen a cientos de personas para apoyarlos.
- La importancia del mar en todas las actividades económicas y sociales de la ciudad. El mar se encuentra en el imaginario de todos los pobladores del puerto.
- Las leyendas e historias que se han creado a partir del folclore paiteño que han generado diversas muestras culturales artísticas.

1.8.7.2 Celebraciones tradicionales más importantes

a. Fiesta de San Pedro y San Pablo.

Se realizan todos los años el día veintinueve de junio. Es una fiesta religiosa católica en honor a los dos discípulos de Jesús fundadores de la iglesia, uno de ellos fue pescador. Fue traída por los españoles y ha cobrado gran importancia en los pueblos de pescadores de Sudamérica. La festividad usualmente empieza un día anterior, con la serenata; y al día siguiente, se celebra la misa en la Catedral y la procesión que tiene dos escenarios: por las principales calles de la ciudad y por alta mar. Este día es el día del pescador y son ellos, quienes más concurren a la celebración para agradecer y pedir por un año de abundante pesca.

b. Fiesta Patronal de Nuestra Señora de las Mercedes

Esta festividad se realiza todos los años cada veinticuatro de setiembre, es una festividad que congrega a miles de peregrinos que vienen de muchas partes del Perú y el mundo para agradecer y pedir gracias a la Patrona del puerto. Entre las actividades que se realizan en la festividad se encuentran: la serenata, la misa central y la procesión de la imagen por las principales calles del centro de la ciudad.



Figura 1.14. Virgen de las Mercedes Patrona de Paita
Fuente: Ma San, 2017

1.8.8 Aspectos económicos

1.8.8.1 Actividades extractivas

La pesca se constituye como una actividad de mucha significación económica - social para la región, al grado que las fluctuaciones que puedan ocurrir en su desenvolvimiento productivo, tienen un rápido reflejo en las proyecciones macro - económicas del gobierno regional, preocupando en aquellas ocasiones cuando alteraciones climáticas o biológicas o fluctuaciones drásticas hacia abajo del mercado especialmente externo en volúmenes o precios, no permiten alcanzar las proyecciones del sector.¹⁸

El puerto de Paita es el pionero en el abastecimiento de recursos marítimos para el consumo directo no sólo a nivel regional sino también a nivel nacional, proveyendo casi el 50% del total desembarcado en el país. El desembarque de los recursos marítimos en el puerto ha variado hasta en un 20% de su recaudación más alta en el 2008.

La dieta alimenticia del poblador paiteño y piurano se basa en el consumo de pescado más de 2 veces por semana en promedio gracias a su diversidad y abundancia de recursos en su mar. Entre los productos que más se consumen en el mercado interno están la cachema, la caballa, el jurel y el bonito.

Cuadro 1.5 Desembarque de recursos marítimos para consumo humano directo (toneladas métricas)

Año	Puerto de Paita	Total Piura	Total país
2006	406 754	510 954	1 087 920
2007	411 107	502 152	1 092 670
2008	511 010	609 169	1 196 433
2009	418 008	521 256	1 043 600
2010	390 499	502 282	890 680
2011	425 214	564 046	1 209 466
2012	423 088	580 457	1 164 900
2013	449 530	597 750	1 182 874

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)

¹⁸Mendoza Palacios, R. (2007). *Actividades económicas de la región Piura (Perú)*. Recuperado el 12 de enero de 2017, de <http://www.monografias.com/trabajos46/economia-piura/economia-piura2.shtml#ixzz4WXhojcHx>

1.8.8.2 Manufactura

El puerto de Paita es el principal productor en conservas y pescados congelados, en comparación con los otros puertos del departamento, pero no en pescados curados ya que Parachique en Sechura pudo hasta triplicar su producción entre los años 2007 y 2013 según el Ministerio de Producción. En harina de pescado y aceite crudo ha descendido considerablemente su producción entre los años 2007 y 2013.

La ciudad de Paita ha disminuido su producción en conservas, curados, harina y aceites crudos; sin embargo ha centrado su producción en los congelados de pescados que tienen como principal destino los mercados internacionales y son muy demandados en los mismos.

Cuadro 1.6. Producción de enlatados, congelados, curados, harina y aceite crudo en el Puerto de Paita 2007 - 2014

Año	Conservas	Congelados	Curados	Harina	Aceite
2 007	10 340	164 879	-	58 425	11 494
2 008	13 477	199 555	152	41 112	6 685
2 009	9 156	166 387	521	12 117	3 189
2 010	10 935	153 350	157	20 582	6 790
2 011	19 748	172 667	595	33 894	6 592
2 012	7 025	213 881	488	8 753	2 411
2 013	10 252	222 391	310	176	15
2 014	4 977	249 271	144	290	18

Fuente: Ministerio de la Producción – Dirección Regional Piura

1.8.8.3 Comercio

El comercio es una actividad muy pujante en la ciudad portuaria. La gran cantidad de fuerza laboral joven y la actual importancia del puerto han dinamizado la economía. Hay una gran oferta de bienes y servicios por parte de pequeños empresarios paitaños, regionales y nacionales, así como por cadenas internacionales de centros comerciales que han abierto grandes locales en la parte alta de la ciudad. Actualmente Paita ha reducido considerablemente su dependencia en abastecimiento de bienes y servicios con Piura, la capital del departamento.

Existen tres espacios con gran movimiento comercial por la cantidad de tiendas comerciales y con gran dinamismo en la oferta de bienes y servicios:

- a. El mercado de abastos y sus inmediaciones ubicado en la avenida Zanjón muy cerca al centro histórico. Oferta bienes mayormente y lo hace de forma minorista y mayorista.
- b. En el centro de la ciudad en la calle Junín y en la Avenida Jorge Chávez existen tiendas comerciales de ropa, electrodomésticos, cabinas de internet, etc. Cerca de la plaza también se encuentran gran cantidad de restaurantes en los que se disfruta de los platos típicos de la ciudad.
- c. En Paita Alta entre los paraderos hacia Piura y Plaza Veá existe un nuevo eje comercial muy dinámico por su variada oferta en bienes y servicios, por su posición estratégica al ingreso de la ciudad y por la cantidad de población paitena a la que sirve en ese sector.

1.8.8.4 Turismo

El flujo turístico en la ciudad es bajo a pesar de la importancia histórica y las características geográficas que presenta el puerto de Paita. Los recorridos turísticos dentro de la ciudad se limita a un paseo en chalana llevada por pescadores desde el muelle fiscal y un recorrido por la plaza central y el malecón Jorge Chávez.

Existen otras atracciones de los visitantes que debería explotarse como: el circuito de playas de aguas tranquilas y limpias, a pocos minutos de la ciudad; la gastronomía por su sabor y la ubicación privilegiada frente al mar de muchos restaurantes; y la arquitectura con valores históricos monumentales que está a punto de colapsar.

La municipalidad de Paita realizó una serie de acciones para fomentar el turismo en el distrito y la provincia en el año 2013. Ejecutó acciones como promocionar mediante publicidad; disponer de una oficina de turismo; instalar de un área de información turística; suscribir una ordenanza a favor del desarrollo turístico; realizar ferias y eventos culturales, capacitar a promotores de turismo y población; y firmar convenios institucionales.

Atractivos turísticos naturales:¹⁹

a. Playa Té para Dos

Ubicada a solo un 1 km del centro poblado de Yacila. Posee aguas cristalinas limitadas por formaciones rocosas. Esta playa no es muy visitada por turistas o pobladores por eso es lugar muy tranquilo.

b. Playa Cangrejos

Ubicada a solo un 1 km del centro poblado de Yacila, sus aguas cristalinas y amplia playa hace que el visitante se sienta como en casa, es indicada para aquellos que buscan tranquilidad.

c. Playa El Toril

Se caracteriza por ser pedregosa y arenosa, bella para nadar existe un lugar para lanzamientos formados por la naturaleza llamada "el Paneton", además es un lugar privilegiado porque se puede apreciar una vista panorámica de todo nuestro litoral.



Figura 1.15. Playa El Toril en la ciudad de Paita

Fuente: Ma San, 2017

¹⁹ Municipalidad Provincial de Paita. Comité Distrital de Seguridad Ciudadana (2016). *Plan Integral de Convivencia y Seguridad Ciudadana 2016*. Paita, Perú: Municipalidad

d. Playa Las Gaviotas

Ubicada a solo 14,5 km de Paita, se le da el nombre de Gaviotas, por la abundancia de esta especie en dicha Playa. Es tranquila, arenosa, muy plana de aguas tranquilas y tibias. Se encuentra rodeada por elevaciones rocosas que le dan un singular atractivo.

e. Caleta Yacila

Yacila es la caleta de pescadores enmarcada entre cerros y rocas que se convierte en balneario durante los meses de verano. Está ubicada a 74 km al oeste de la ciudad de Piura en la provincia de Paita.

La playa de Yacila posee diferentes lugares para la práctica de deportes extremos, como el rapel, pues está rodeada de grandes paredes rocosas, posee también una duna de arena de 15 metros de altura para los aficionados al sandboarding, su mar tiene olas tubulares para los bodyboarders, un muelle para la pesca deportiva y una playa en forma de media luna para los clásicos paseos vespertinos. Sus formaciones rocosas negras en un extremo, en el límite de la playa es muy concurrido por su paisaje y la presencia de diferentes aves.



Figura 1.16. Playa Yacila en el distrito de Paita

Recuperada de <http://directoysinrodeos.blogspot.pe/2012/04/yacila-potencial-de-nuestras-playas.html>

f. Playa El Audaz

Recurso turístico que se encuentra ubicado a 30 minutos de la ciudad de Paita, en ella se puede apreciar avistamiento de aves, cuenta con olas perfectas para realizar diversos tipos de turismo náutico.

g. Playa Grande

Playa que se encuentra ubicada a 30 minutos de nuestra ciudad, allí se puede practicar diversos tipos de turismo náutico, se puede hacer turismo de pesca, es muy amplia con aguas cristalinas perfectas para hacer turismo.

h. Caleta la Islilla

La Caleta la Islilla está ubicada a 30 Km. al sur oeste de la ciudad de Paita, y a 85 km. de la ciudad de Piura, justo detrás del llamado "Cerro Azul".

La Islilla se encuentra entre las Caletas de "Yacila" y "Tortuga", ha sido habitada desde hace más de 218 años; cuenta con aproximadamente 243 familias, unos 1132 pobladores, sus habitantes son pescadores, algunos artesanales, quienes han heredado tecnologías transmitidas de generación en generación y que hasta la fecha siguen existiendo, como la forma de pescar, y sus herramientas de trabajo, embarcaciones y costumbres.



Figura 1.17. Isla la Foca en la Caleta La Islilla en Paita

Recuperado de <http://diariocorreo.pe/edicion/piura/piura-el-celoso-guardian-de-las-37-especies-que-existen-en-la-isla-foca-712432/>

ii. Atractivos turísticos monumentales

a. La Aduana de Paíta

El local es una edificación de fines del siglo XIX, está ubicado en el centro histórico de la ciudad de Paíta frente al muelle Fiscal. Ocupa un área de 295 m², creado en 1853, se ubica junto a la iglesia la Merced, fue declarado monumento histórico mediante la resolución ministerial N° 774-87-ED (09-11-87), es parte del patrimonio cultural de la nación y se encuentra protegido por las leyes del Estado Peruano. Actualmente su estado de conservación es bastante deteriorado.



Figura 1.18. Antigua Aduana de Paíta

Fuente: Ma San, 2017

La estructura del edificio es de fierro con tabiquería de madera y quincha. La Aduana consta de dos plantas con un techo a cuatro aguas interrumpido en el centro por una torre. Posee dos ingresos opuestos: uno por el muelle y otro por la calle Hermanos Cárcamos. Estos dos ingresos se encuentran conectados formando una calle interna en la cual se ordenan las habitaciones a ambos laterales. Su estilo arquitectónico es parecido al estilo mudéjar que es una combinación de origen árabe arraigada en España durante los siglos de la reconquista. Prueba de ello son parte de sus ornamentos en las ventanas, puertas, columnas y su torre ubicada en la parte superior de la construcción.

b. Iglesia de la Merced

En esta ubicación se edificó el templo católico más antiguo de la ciudad de Paita que sufrió restauraciones y reconstrucciones por los terremotos, incendios e invasiones. Tanto la Iglesia como su Convento que se encontraba al lado resistieron los embates de dos temblores. La edificación actual, es el último templo levantado en Paita por la Orden Mercedaria por orden del reverendo Gregorio Alba en 1811, bajo la dirección Agustín Lastra en los albores de la Emancipación.



Figura 1.19. Iglesia La Merced en Paita
Fuente: Ma San, 2017

La iglesia lleva la advocación de la Virgen de las Mercedes por la Orden Mercedaria, llegada a nuestro territorio durante los primeros años de la conquista española. Inicialmente fue una humilde iglesia de barro y totora, luego se construyó un edificio de con fachada de piedra labrada que quedó en ruinas tras el terremoto de 1814, por lo que hicieron necesarios ingentes trabajos de reconstrucción.

Está edificada con material rústico: caña, yeso y madera; y sus cimientos están hechos de roca fósil del tablazo y adobe. Su exterior, con una sola torre en el centro de su fachada con arcos ojivales, posee un marcado estilo ecléctico con influencia gótica. En su interior presenta una sola nave con ocho columnas de

madera con revestimiento encajonado y una pequeña cúpula a manera con claraboya; además un retablo principal al estilo barroco Churrigueresco (proviene del apellido Churriguera, familia dedicada al arte barroco en el primer tercio del siglo XVIII) en el que destaca la imagen de la Virgen de las Mercedes, que parece haber sido confeccionada por escultores de la escuela Quiteña.

c. **Iglesia San Francisco de Asís**

Iglesia de San Francisco fue creada por los padres de la orden Franciscana José Tomás Villanueva y el padre Crispo Marmulana con materiales humildes. Se bautizó con el nombre de San Francisco de Paita de Buena Esperanza que es el nombre del Santo Patrón. Fue reedificada en el año de 1700.



Figura 1.20. Plaza de Armas y Catedral San Francisco de Asís de Paita
Fuente: Ma San, 2017

Está edificada en ladrillo, madera, cal y yeso. Su exterior posee dos robustas torres con una portada renacentista y un rosetón. Actualmente posee un nuevo retablo en el altar mayor tallado en madera. Presenta tres calles dos laterales y una central techada con una bóveda de cañón corrido. En la bóveda resaltan los frescos republicanos religiosos de la Santísima Trinidad y de San Francisco de Asís, fundador de la congregación que la construyó y administra. Presente tres accesos desde la vía pública, uno desde la plaza y uno en cada lado de sus laterales.

d. Basílica de Nuestra Señora de las Mercedes

Fue construida entre 1960 y 1972 con capacidad para 3 000 personas en la parte más alta de la ciudad, desde donde se puede apreciar todo el puerto y la bahía. Fue construida para ser el nuevo Santuario de la Virgen de las Mercedes.

Está construida con concreto armado íntegramente. Su exterior es semejante a una estrella de 4 puntas con el centro elevado, al lado una torre con tres cruces y una gran explanada. En su interior se pueden apreciar bellos vitrales, dos grandes conchas de nácar que dieron origen a la leyenda de la Virgen, así como el altar repujado en plata.



Figura 1.21. Basílica Nuestra Señora de las Mercedes Paíta (en restauración)

Fuente: Ma San, 2017

e. Casa Raygada

También llamado Chalet Miramar, construido a inicios del siglo pasado, se encuentra ubicado en la Avenida Jorge Chávez frente al Malecón y actualmente funciona como un hospedaje turístico.

La edificación es de ladrillo en su primera planta y madera y caña en la segunda planta con techos con marcada pendiente. El Chalet presenta un estilo

ecléctico y se encuentra como una isla en el lote. En su interior posee habitaciones grandes ordenadas a ambos extremos de un pasillo ancho, con grandes ventanas que iluminan y ventilan hacia el exterior, una escalera de madera con finos acabados y una amplia terraza no techada de la cual se puede apreciar el mar y el Malecón Jorge Chávez.



Figura 1.22. Casa Raygada en Paita

Fuente: Ma San, 2017

f. Calle Junín

Es la calle comercial de la ciudad, con preciosas farolas y casas pintorescas con balcones republicanos, donde es posible percibir la atmósfera de Paita de antaño, cuando en la Junín se desarrollaban las actividades febriles del comercio internacional. Durante inicio del siglo XX pasaba por allí el tranvía, el cual era jalado por animales de carga. La calle Junín junto con la actual Avenida Jorge Chávez fueron durante mucho tiempo las primeras y únicas calles en la ciudad en la parte este.

En la actualidad la calle Junín en las cuadras cercanas a la plaza sigue conservando el uso de comercio y en las siguientes, uso residencial en la mayoría de lotes. Algunas cuadras se han peatonalizado y los pobladores y turistas pueden transitar observando las edificaciones antiguas.

Las viviendas de esta calle son de ladrillo, madera y caña. Se edificaron a finales del siglo XIX en inicios del XX por la clase media y alta de la sociedad paiteña. Se caracterizan por la sobriedad en la decoración pero dándole mucha importancia a sus balcones republicanos.



Figura 1.23. Calle Junín (vista hacia la Plaza Mayor)
Fuente: Ma San, 2017

g. Plaza Bolognesi

Se encuentra en la segunda cuadra del Malecón Jorge Chávez al lado de la casa Raygada. Se caracteriza por ser muy concurrida por sus pobladores para el descansar y despejarse gracias a sus frondosos ficus.

Ha estado presente en la historia de Paita siempre, ya que durante el siglo pasado numerosas ceremonias protocolares fueron aquí. Posee 4 frentes: al norte, Avenida Jorge Chávez; por los laterales dos jirones y por la parte sur; la calle Junín, por la donde pasó el tranvía de la ciudad en la década del cincuenta. En la actualidad se siguen realizando ceremonias protocolares en la plaza.

La actual forma de la plaza es rectangular con ficus y algunas bancas. Dos de sus extremos poseen una galería de arcos de medio punto y en el centro un busto sobre una pirámide trunca rojiza de Francisco Bolognesi, el héroe de Arica.



Figura 1.24. Plaza Bolognesi en Paita
Fuente: Ma San, 2017

h. Malecón Jorge Chávez

Es un paseo longitudinal a la orilla del mar que inicia desde el Club Liberal y termina frente al Terminal Portuario Euroandinos con una extensión de quinientos metros aproximadamente. En la antigüedad, era de piso y barandas de madera.



Figura 1.25. Malecón Jorge Chávez de Paita
Fuente: Ma San Gómez, Jorge

Actualmente comprende una vereda peatonal ancha adyacente a la vía con bancas y palmeras. La zona de recreación activa se encuentra en la arena de la playa “El Toril” y comprende zonas de estar, juegos de niños, sombrillas, losas deportivas, piscina y otros servicios.

i. Muelle Fiscal

El muelle fiscal o muelle turístico de la ciudad se encuentra frente al antiguo edificio de la Aduana de Paita. Llamado así porque desde allí se fiscalizaba los productos que ingresaban o salían del puerto desde el virreinato. El muelle posee ciento setenta y cinco metros aproximadamente y es una estructura de concreto armado con barandas metálicas. Actualmente parten lanchas comandadas por pescadores que realizan un recorrido en la bahía a turistas.



Figura 1.26. Muelle Fiscal de Paita
Fuente: Ma San, 2017

j. Muelle “El Toril”

Se encuentra en la playa que lleva su mismo nombre en el malecón Jorge Chávez, cerca del terminal marítimo Euroandinos. Este muelle fue llamado así porque en los años 1900 era el lugar donde desembarcaban el ganado vacuno proveniente de Europa. El muelle mide sesenta metros aproximadamente y está

hecho de perfiles metálicos con vigas de madera y piso de madera entablonada. Desde allí se puede tener una maravillosa vista del Malecón Jorge Chávez, así como del muelle de espigón del terminal Euroandinos.



Figura 1.27. Muelle el Toril en Paita

Fuente: Ma San, 2017

k. Club Liberal

EL club Liberal se fundó en 1863 y fue muy exclusivo para los paitenos de antaño. La edificación, en la orilla de la bahía, data desde antes del siglo XX en un buen período económico para la provincia gracias a la exportación de los productos agrícolas del Valle del Chira y del Chilcal.

Está construido con piedra, madera, quincha, barro y yeso. Su ingreso principal se encuentra por la Avenida Jorge Chávez y hacia el lado del mar se elevada por pilotes de madera. Posee ventanas a medio punto con fierro forjado en el primer nivel. En su primera planta se encuentran varios salones, pero es el segundo piso donde está el salón principal que es una terraza de madera con celosías en la cual se hacían innumerables fiestas con una privilegiada vista al mar.

Actualmente funciona el primer nivel como un pequeño restaurante y galerías comerciales y todo el segundo piso como otro restaurante.



Figura 1.28. Club Liberal de Paita

Fuente: Ma San, 2017

1.8.8.5 Transporte

Los servicios de transporte interprovincial en Paita, de manera similar al resto de la región, se proveen mediante empresas de carga y pasajeros pertenecientes al sector privado como buses y autos, estos servicios mantienen una intensa actividad de intercambio principalmente con las provincias de Piura y Sullana a través de modernas carreteras asfaltadas que las integra con la ciudad y el puerto de Paita. Es explicable que este tráfico es debido a la ubicación estratégica que ostenta y que le permite ser punto de confluencia de flujos económicos que provienen de toda la Macro Región Norte del país; con el resto de localidades de la provincia, las comunicaciones son menos fluidas y se efectúan a través de carreteras afirmadas o trochas carrozables.

El transporte dentro de la ciudad es informal en su mayoría y ofrecido por mototaxis que recorren casi todos los puntos de la urbe. Se presentan actos delincuenciales por parte de los vehículos públicos que prestan este servicio, así como accidentes por la imprudencia de los mismos. Transitan también, vehículos de uso privados como camionetas y autos. Muchos autos brindan servicios de taxis colectivos a los distritos cercanos como Colán, Amotape, Sullana, entre otros.

1.8.8.6 Servicios Financieros

La economía financiera de Paita está muy dinamizada pues existe un espíritu emprendedor por parte de los pobladores y facilidades crediticias. Además, el poder adquisitivo del paitaño ha aumentado y con él la demanda de bienes y servicios.



Figura 1.29. Entidades Financieras en Paita

Fuente: Ma San, 2017

Actualmente existen varias agencias bancarias casi todas en el centro de la ciudad como Banco de Crédito del Perú, Scotiabank, Interbank, Banco Continental, Banco de la Nación y Mi Banco que prestan servicios de ahorro y crédito a las personas naturales y jurídicas. También hay Cajas Municipales, como la Caja Municipal de Paita, Caja Municipal de Sullana y Caja Municipal de Piura que son las entidades que más tipos de préstamos financieros ofrecen a la población. En casi todos los locales comerciales de la ciudad existen agentes de entidades bancarias que facilitan las transacciones de dinero a los pobladores mediante el uso de efectivo, débito o crédito.

La ciudad de Paita en la actualidad no sólo cubre las necesidades financieras del distrito sino de casi toda la provincia, debido a la deficiencia de agentes electrónicos y locales bancarios en los distritos aledaños.

1.9 CARACTERIZACIÓN FÍSICO – ESPACIALES

1.9.1 Conformación urbana y usos de suelos

1.9.1.1 Morfología y evolución urbana²⁰

Los primeros asentamientos se formaron entre Amotape y Negritos y lo hicieron en el 1 300 a.C. según Federico Engel. Las aldeas fueron tomando forma más ordenada gracias a su organización social y a un aumento considerable del núcleo familiar.

Las primeras noticias de la bahía durante el período de conquista fueron cuando Francisco Pizarro, desde Poechos, mandó a recorrer los territorios para encontrar un buen puerto donde poder anclar y estibar productos que traía. El puerto que se consideró muy bueno para este fin fue el de Paita, el cual Pizarro visitó y expresó que poseía una buena comarca para ser poblada por españoles.

Luego del asentamiento de los españoles en la bahía de Paita, los religiosos que habían venido con los conquistadores empezaron el proceso de evangelización mediante la construcción de iglesias. Las iglesias y conventos cobran un papel muy importante, ya que fueron construcciones muy bien edificadas que dotaron de nueva escala al perfil urbano existente, ayudaron mucho a organizar las ciudades y poseían un papel religioso, político y social durante los primeros años de la conquista. Es así que en los primeros años del proceso evangelizador se construye la iglesia “San Francisco” y la iglesia y convento “La Merced”.

Paita durante el Virreinato para los viajeros sólo eran chozas alineadas en una sola calle sobre un terreno arenoso en la que nada tenía valor urbano importante. Las viviendas eran de caña y materiales típicos de la zona. El puerto y el pueblo cumplían una función de servicio de abastecimiento a los barcos que pasaban por él así como a las autoridades que llegaban para iniciar su viaje por tierra hacia la capital. Durante el virreinato el pueblo sólo era habitado por nativos mestizos, y algunos mulatos. Ya que en el puerto había poquísimos españoles viviendo, tenía

²⁰ Moya Espinoza, R. (1994). *Historia de Payta*. Paita: Panorama Editores.

muchas carencias, la principal era la del abastecimiento de agua que se dio por parte de los nativos de Colán mediante balsas.

En cada uno de los incendios, la pequeña aldea empezaba su propia reconstrucción. Generalmente se empezaba por los edificios religiosos y públicos; y luego las modestas viviendas de los paites.



Figura 1.30. Iglesia La Merced de Paita a inicios del siglo XIX

Recuperado de <http://arzobispadodepiura.org/nuestra-senora-de-las-mercedes-de-paita-patrona-de-la-arquidiocesis-de-piura/>

Durante la República el problema del agua seguía, pero la ciudad ya había experimentado un aumento demográfico lo que origino que el casco urbano siempre se consolide paralelo a la costa de la bahía y para de 1850, no sólo poseía una sola calle longitudinal. Estas vías eran de regular anchura pero las transversales eran muy estrechas, casi como pasadizos. Las calles eran desiguales, de tierra, sucias, llenas de huecos y las veredas eran de madera. La Plaza de armas era un espacio muy arenoso. Unas de las edificaciones mejor vistas eran las casas de los aduaneros, las iglesias y la antigua Aduana que era un edificio de fierro con mampostería de madera.

El inicio del siglo XX estuvo marcado por la peste bubónica y gran número de muertos. Paita en 1919 tenía aproximadamente 3500 habitantes y las condiciones

de las viviendas eran muy precarias y con poca higiene lo que generaba peores condiciones para los enfermos. Es en este siglo cuando el crecimiento urbano y la evolución física de la ciudad marcan una diferencia.

La ciudad hasta 1958 se extendía propiamente en el área de la Bahía y tenía como límites naturales al cerro en donde actualmente se ubica la Basílica Nuestra Señora de Las Mercedes y el Cerro Mirador. El Colegio Nacional San Francisco se ubicaba fuera del casco urbano.

En el período 1958 – 1975 se instalan en la ciudad importantes edificaciones de la infraestructura productiva: ENAPU, Complejo Pesquero, Molinera Inca etc., además de la Base Naval, ampliando sustancialmente los usos del suelo urbano.

En 1975, el área urbana residencial conformada por el casco central y los nuevos asentamientos ubicados alrededor de éste; se extendía hasta el límite inferior de los taludes que bordean la ciudad.

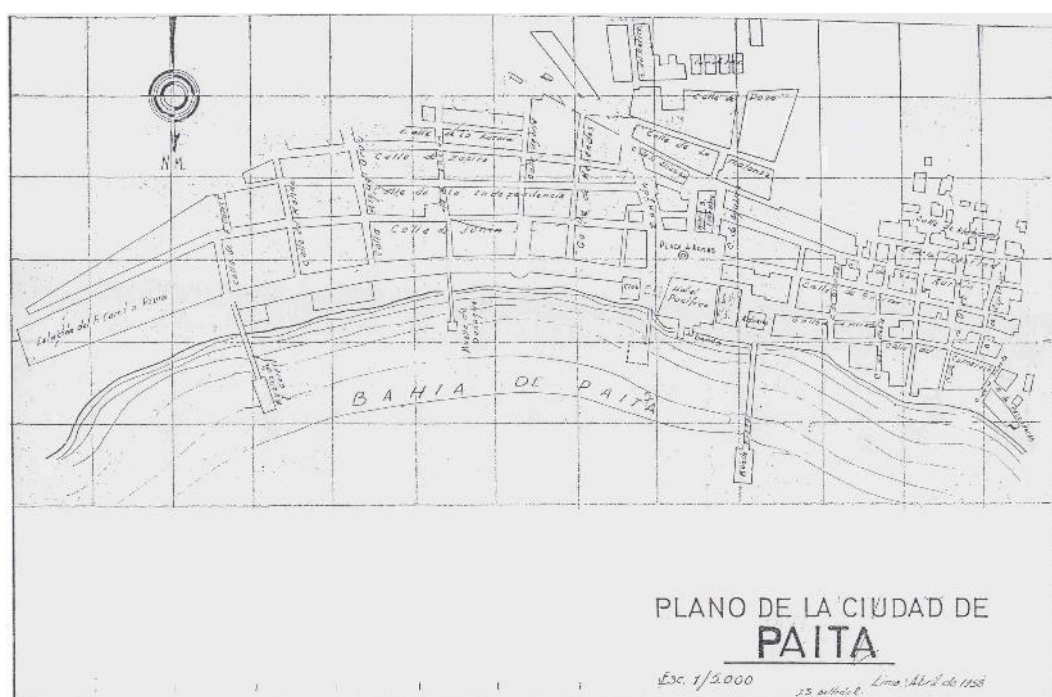


Figura 1.31. Plano de Paita en 1958

Fuente: Beltrán R, 1958

Al año 1993, la creciente presión demográfica y la saturación de áreas de expansión en Paita Baja orientan la ocupación de la zona alta conocida como el

Tablazo y se inicia el proceso de consolidación del área industrial sobre el eje de la carretera Paita – Sullana.²¹

Para inicios del siglo se consolidó la urbe en la parte alta de la ciudad en sentido de este a oeste. Actualmente siguen apareciendo nuevos pueblos jóvenes.

1.9.1.2 Hitos urbanos del distrito de Paita

Entre los principales hitos urbanos más reconocidos por la población se encuentran: La plaza de Armas, La antigua Aduana, el Muelle Fiscal, el Malecón, El Terminal Pesquero, El estadio Hermanos Cárcamo, El Hospital Virgen de Las Mercedes, Mercado Modelo, Villa Naval, La Basílica Virgen de las Mercedes.

1.9.1.3 Bordes urbanos de la ciudad de Paita

Los bordes urbanos de la ciudad de Paita son extensos: por el norte tenemos la línea de playas de la ciudad, por el sur y este se encuentra el desierto, y por el oeste tiene quebradas y desierto. Dentro de la ciudad existe el tablazo, un borde urbano que la divide a la ciudad en dos porciones: Paita Baja y Paita Alta.



Figura 1.32. El mar es en el norte, un borde urbano en la ciudad de Paita

Fuente: Ma San, 2017

²¹ Ministerio de Transporte, Comunicaciones, Vivienda y Construcción. Instituto Nacional de Desarrollo Urbano (2000). “*Mapa de peligros, plan de usos del suelo y plan de Mitigación de los efectos producidos por los desastres naturales en la Ciudad de Paita*”. Recuperado el 09 de enero de 2017 de http://bvpad.indec.gov.pe/html/es/estudios_cs/piura.htm

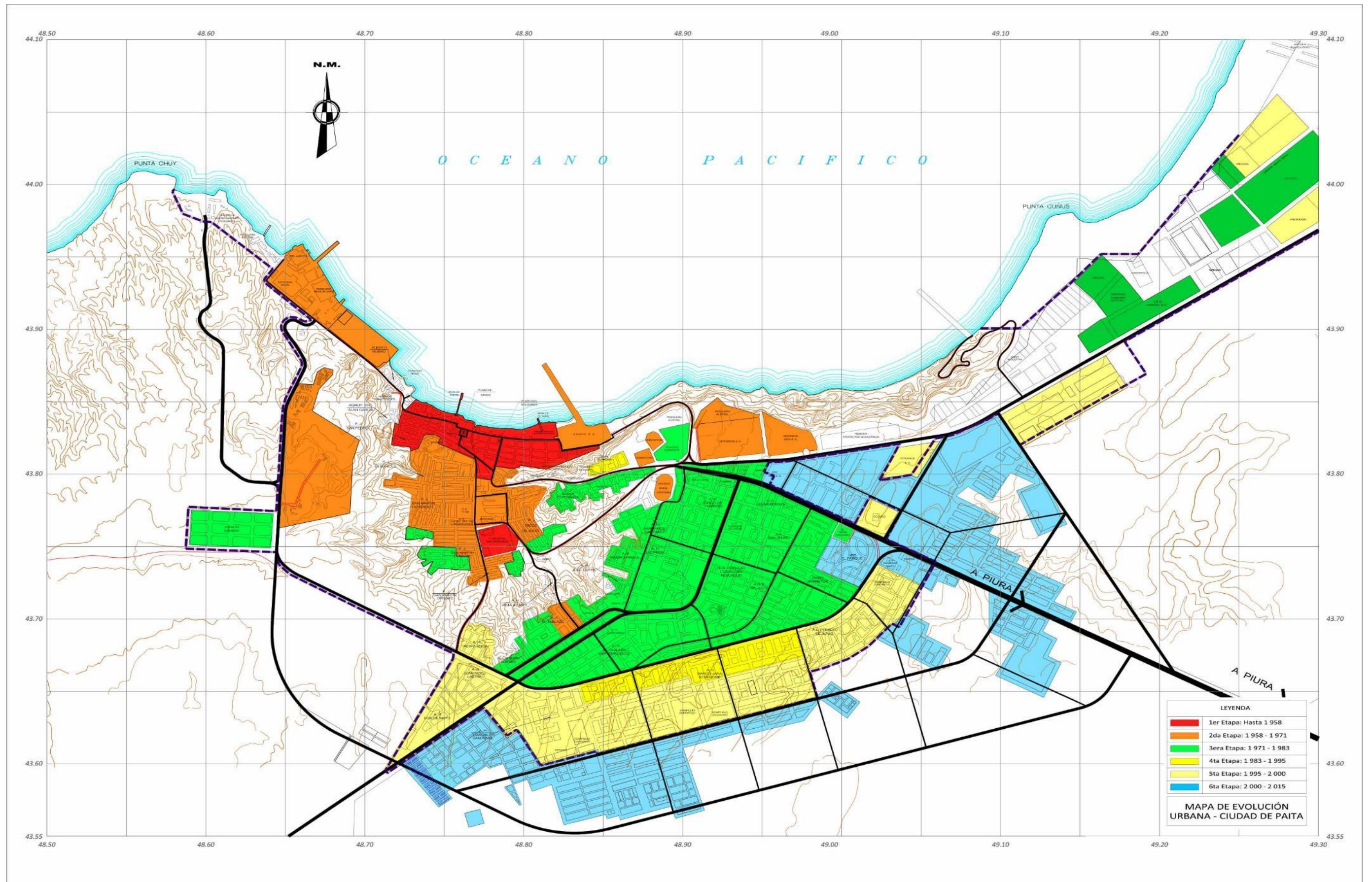


Figura 1.33. Plano de Evolución Urbana de la ciudad de Paita
Fuente: Elaboración propia

1.9.1.4 Centros poblados y tipología de viviendas²²

El distrito de Paita geográficamente se encuentra sectorizado en 5 sectores, donde encontramos urbanizaciones, pueblos jóvenes, centros poblados, etc., tal como se detalla en el cuadro adjunto.

Ítem	Asentamiento Humano	Nº Resolución de Registro	Nº de Partida Registral
Sector N° 01			
1	Zona Industrial I	-	-
Sector N° 02			
2	Sector Puerto Nuevo	-	-
3	Señor de los Milagros	-	-
4	San Martín Central	Nº 128-1986	-
5	San Martín Occidente	Nº 126-1986	-
6	San Martín Oriente	Nº 127-1986	-
7	San Pedro	Nº 064-1986	-
8	Trece de julio	Nº 032-1986	-
9	Alan García	Nº 205-1987	-
10	A.H. Miramar	-	-
11	Cercado de Paita	-	-
12	Nueva Esperanza	-	-
13	La Merced	Nº 065-1986	-
14	Zona vivienda taller	-	-
Sector N° 03			
15	Zona Industrial II	-	-
16	Urb. sol y mar	-	-
17	SOMUN	-	-
18	SITRAMUN	-	-
19	Zona Industrial II Complementaria	-	-
20	CETICOS	-	--
21	Comunidad Campesina	-	-
Sector N° 04			
23	Alejandro Torres Vega	Nº 230-1994	P 15139664
24	Cinco de febrero	Nº 139-1986	P 15082355
25	José Olaya	Nº 560-1993	P15093275
26	-Hnos. Cárcamo I Etapa	-	P 15082079

²² Municipalidad Provincial de Paita. Comité Distrital de Seguridad Ciudadana (2016). *Plan Integral de Convivencia y Seguridad Ciudadana 2016*. Paita, Perú: Municipalidad

27	-Hnos. Cárcamo II Etapa	-	P 15084225
28	-Keiko Sofía I Etapa	Nº 270-1997	-
29	La Molina	Nº 467-1992	P 15081021
30	Las Mercedes	Nº 140-1986	P 15082788
31	Los Jazmines	Nº 044-1992	P15137453
32	Los Pinos	-	P15081859
33	María Cecilia Carrión de Torres	Nº 390-1998	-
34	Ocho de Julio	-	P 15081921
35	Isabel Barreto I Etapa	-	P 15061120
36	Isabel Barreto II Etapa	-	P15061492
37	Ramiro Prialé Prialé	Nº 683-1989	P 15093357
38	San Isidro	-	P 15083123
39	Tablazo San Francisco	-	P15136985
40	El Tablazo San Francisco	-	P15068559
41	Vista al Mar	Nº 639-1998	-
42	El Tablazo	Nº 137-1986	P 15067426
43	Los Jardines	Nº 7126-2002	-
44	Urb. popular ciudad del Pescador	-	P 15160194
45	Anexo Virgen de Guadalupe	Nº588-2012	-
46	Anexo San Valentín	Nº013-2012	-
47	Zona Comercial	-	-

Sector Nº 05

49	Dos de Mayo	Nº 226-1997	-
50	Juan Noel Lastra	Nº 040-1995	-
51	Marco Jara Schenonne Sector A	Nº 257-1997	P15141191
52	Marco Jara Schenonne Sector B	-	P15058691
53	Primero de Junio Sector B	Nº 797-1997	P15060465
54	Primero de Junio Sector A	-	-
55	Juan Valer Sandoval	Nº160-1998	P15138798
56	Ramón Castilla	-	P15141813
57	Miraflores	Nº 793-2006	-
58	Miguel Grau Seminario	Nº 522-2009	-
59	Anexo Villa María	-	-
60	Dos De Agosto	Nº 635-2009	-
61	Los Laureles I Etapa	Nº 840-2009	-
62	Los Laureles II Etapa	-	-
63	María Consuelo de Velasco	Nº 843-2009	-
64	Fe y Alegría	Nº 043-2012	-
65	María Parado de Bellido	Nº 1237-2010	-

66	Anexo Comunal Jesús de Nazaret	-	-
67	Anexo Comunal Villa los Algarrobos	Nº 841-2009	-
68	Anexo Comunal Villa Los Jardines	Nº 842-2009	-
69	Anexo Comunal San Ignacio de Loyola	Nº 848-2009	-
70	Anexo Comunal Nuevo Paraíso	Nº 849-2009	-
71	Anexo Comunal Nuevo Betel	-	-
72	Anexo Comunal Nueva Jerusalén	-	-

Fuente: Municipalidad Provincial de Paita

La tipología de las viviendas y edificaciones es el agrupamiento de las mismas de acuerdo a sus materiales y características formales. En el presente trabajo se han subdividido las mismas en Paita Alta y Paita Baja.

- En Paita Alta puede clasificarse en 3 tipos constructivos de viviendas:

a. Tipología A:

Viviendas predominantemente de un nivel; con pisos de arena compactada o cemento pulido; paredes de barro, quinchá, paja tejida o triplay; estructura con columnas y vigas de madera; techos de estructura de bambú o madera; cubierta de láminas metálicas; puertas y ventanas de madera; algunas sin instalación de agua potable y alcantarillado; y la gran mayoría con conexión de energía eléctrica.



Figura 1.34. Vivienda "tipología A" en Paita Alta

Fuente: Google Maps

b. Tipología B:

Viviendas predominantemente de un nivel que se ubican generalmente en pueblos jóvenes completamente consolidados o urbanizaciones; con pisos de cemento pulido o cerámica; paredes de ladrillos; estructura de vigas y columnas de concreto; techos de estructura de madera, cubierta de láminas metálicas y/o de fibra cemento; puertas y ventanas de madera, madera y vidrio, hierro y vidrio o aluminio y vidrio; con instalación de agua potable y alcantarillado; y conexión de energía eléctrica y de televisión por cable.



Figura 1.35. Vivienda "tipología B" en Paita Alta
Fuente: Ma San, 2017

c. Tipología C

Viviendas o edificaciones de dos o tres niveles que se ubican generalmente en urbanizaciones o en pueblos jóvenes completamente consolidados; con pisos de cemento pulido, cerámica o porcelanatos; entrepisos aligerados de concreto; paredes de ladrillos tarrajeadas y frotachadas; estructuras de vigas y columnas de concreto; puertas y ventanas de madera, madera y vidrio, hierro y vidrio o aluminio y vidrio; con instalación de agua potable y alcantarillado; y conexión de energía eléctrica y de televisión por cable.



Figura 1.36. Vivienda "tipología C" en Paita Alta
Fuente: Ma San, 2017

La tipología de las viviendas y edificaciones en Paita Baja:

d. Tipología A:

Viviendas predominantemente de un nivel; con pisos de cemento pulido o losetas; paredes de materiales prefabricados, quincha con barro o ladrillo; estructura



Figura 1.37. Vivienda "tipología A" en Paita Baja
Fuente: Ma San, 2017

con columnas y vigas de madera; techos de estructura de bambú o madera; cubierta de láminas metálicas; puertas y ventanas de madera, metal y/o vidrio; con instalación de agua potable y alcantarillado; y con conexión de energía eléctrica y de televisión por cable.

e. Tipología B:

Viviendas o edificaciones de dos o tres niveles; con pisos de cemento de losetas o porcelanatos; paredes en el primer piso de ladrillo o caña con quinchá y barro, los pisos altos de madera o de quinchá; estructuras de vigas y columnas de madera; puertas y ventanas de madera, madera y vidrio, hierro y vidrio o aluminio y vidrio; con balcones republicanos hechos de madera; con instalación de agua potable y alcantarillado; y conexión de energía eléctrica y de televisión por cable.



Figura 1.38. Vivienda "tipología B" en Paita Baja
Fuente: Ma San, 2017

f. Tipología C:

Viviendas o edificaciones de dos o tres niveles; con pisos de cemento pulido, cerámicos, porcelanatos o losetas; entrepisos de concreto; paredes de ladrillos tarrajeados y frotachados; estructuras de vigas y columnas de concreto; puertas y ventanas de madera, madera y vidrio, hierro y vidrio o aluminio y vidrio;

con instalación de agua potable y alcantarillado; y conexión de energía eléctrica y de televisión por cable



Figura 1.39. Vivienda "tipología C" en Paita Baja

Fuente: Ma San, 2017

1.9.1.5 Posibilidades de crecimiento urbano y usos del suelo

La ciudad de Paita está creciendo muy rápidamente. Paita Alta es el único sector donde se puede expandir la ciudad ya que Paita Baja está limitada por el mar en el norte y por el tablazo en los otros lados. El proceso de urbanización de manera informal ha dado forma y ha originado casi toda Paita Alta. Paita Alta, a su vez, sólo puede expandirse al sur y al oeste ya que al norte se encuentran las quebradas y al oeste las lagunas de oxidación.

La ciudad de Paita puede expandirse en la parte desértica comprendida entre las carreteras hacia Sullana y la carretera hacia Piura, esto es al este de la ciudad. Esta zona desértica posee arena suelta sin pronunciadas pendientes con pocas probabilidades de inundaciones por lluvias

Otra zona de expansión está comprendida entre la carretera a Piura y la Carretera a Yacila. Este último sector ubicado al sur de la ciudad es mucho más

amplio y actualmente es el que presenta mayor expansión urbana. Sus suelos son planos y arenosos; por tanto podría haber problemas de aniegos en caso de lluvias. Antes de urbanizar esta zona debe preverse la evacuación pluvial.

1.9.1.6 Zonas deterioradas en el área urbana de la ciudad de Paita

Entre las zonas deterioradas de la ciudad se encuentran:

- a. Todo la franja costera de la ciudad que se encuentra contaminada por residuos sólidos y fluidos por parte de la población y de las empresas hidrobiológicas.
- b. Los cerros entre Paita Alta y Paita Baja que se han convertido en depósito de residuos orgánicos e inorgánicos y atentan contra la calidad de vida de las personas.
- c. Drenos de evacuación pluvial en la ciudad con residuos orgánicos e inorgánicos que obstruyen el paso del agua durante las lluvias.
- d. Algunos sectores de Paita Baja presentan viviendas antiguas con gran valor arquitectónico en mal estado estructural y a punto de colapsar.

1.9.2 Equipamiento urbano y espacios públicos

1.9.2.1 Educación

La educación pública prevalece en número de alumnos que la privada pero no la excede en número de centros educativos en la ciudad. No existen locales educativos que presten servicios sólo de nivel secundario ni secundario e inicial al mismo tiempo. Todos los locales escolares se encuentran en zona urbana ya que, en el distrito de Paita, la población rural representa el 0.02% de la población total.

La educación en el distrito se centra en su mayoría en el nivel primario con 48.79%, seguida por la secundaria con un 27.71% y la inicial con un 23.50% de toda la educación básica regular dentro del distrito. En relación a la educación superior no universitaria sólo se promueve la tecnológica dentro de la ciudad ya que no cuenta con universidades ni con sede de alguna como es el caso de otros distritos

de la región. Lo que genera que muchos jóvenes se trasladen o migren a Piura, como principal destino, para llevar estudios universitarios.

Cuadro 1.7 Paita: número de locales escolares por tipo de gestión y área geográfica, según etapa, modalidad y nivel educativo ofrecido, 2016

Etapa, modalidad y nivel de las IIEE	Total	Gestión		Área		Pública		Privada	
		Púb	Priv	Urb	Rur	Urb	Rur	Urb	Rur
Básica Regular	94	46	48	94	-	46	-	48	-
Sólo Inicial	37	32	5	37	-	32	-	5	-
Sólo Primaria	3	1	2	3	-	1	-	2	-
Sólo Secundaria	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inicial y Primaria	21	2	19	21	-	2	-	19	-
Primaria y Secundaria	4	3	1	4	-	3	-	1	-
Inicial y Secundaria	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inicial, Primaria y Secundaria	29	8	21	29	-	8	-	21	-
Sólo Básica Alternativa	3	-	3	3	-	-	-	3	-
Sólo Básica Especial	1	1	-	1	-	1	-	-	-
Sólo Técnico-Productiva	4	2	2	4	-	2	-	2	-
Sólo Superior No Univ.	1	1	-	1	-	1	-	-	-
Pedagógica	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tecnológica	1	1	-	1	-	1	-	-	-
Artística	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	103	50	53	103	-	50	-	53	-

Fuente: Ministerio de Educación - Censo Escolar



Figura 1.40. Instituto Superior Tecnológico "Hermanos Cárcamos" en Paita
Fuente: Ma San, 2017

La diferencia entre cantidad de hombres y mujeres que realizan cualquier nivel de estudios es mínima. Las instituciones públicas son las más demandadas por la población generalmente ya que no hay pago de pensiones mensuales.

Cuadro 1.8 Paita: matrícula en el sistema educativo por tipo de gestión y sexo, según etapa, modalidad y nivel educativo, 2016

Etapa, modalidad y nivel	Total	Gestión		Sexo	
		Púb.	Privada	M	F
Básica Regular	24 588	17 092	7 496	12 322	12 266
Inicial	5 779	3 775	2 004	2 886	2 893
Primaria	11 997	8 310	3 687	6 068	5 929
Secundaria	6 812	5 007	1 805	3 368	3 444
Básica Alternativa	509	181	328	259	250
Básica Especial	25	25	-	15	10
Técnico-Productiva	80	40	40	34	46
Superior No Univ.	371	371	-	122	249
Pedagógica	-	-	-	-	-
Tecnológica	371	371	-	122	249
Artística	-	-	-	-	-
Total	25 573	17 709	7 864	12 752	12 821

Fuente: Ministerio de Educación – Censo Escolar

1.9.2.2 Salud

El distrito de Paita cuenta por parte del Ministerio de Salud con un hospital y dos puestos de salud, por el Seguro de Salud sólo con un hospital y por la Sanidad de la Policía Nacional del Perú con un puesto de salud. Todos estos establecimientos de salud atienden a la población de toda la provincia.

Cuadro 1.9 Establecimiento de Salud, por tipo, distrito de Paita

Tipo de establecimiento			
Ministerio de Salud		EsSalud	Sanidad de la PNP
Hospital	Puesto de Salud	Hospital	Puesto de salud
1	2	1	1

Fuente: Dirección Regional de Salud Piura

El Hospital de la Solidaridad en convenio con la Municipalidad Provincial de Paita viene brindando servicio de medicina general y algunas especialidades de manera itinerante en toda la provincia desde el 2016.

a. Hospital De Apoyo II-1 “Nuestra Señora de las Mercedes de Paita” del Ministerio de Salud.

Se encuentra en Paita Alta, en el ingreso de la ciudad desde Piura. Es administrado directamente por el Ministerio de Salud y las personas que se atienden son de bajos recursos, en su mayoría asegurados por el SIS.

Los hospitales de nivel dos de atención son establecimientos de salud con capacidad resolutive para satisfacer las necesidades de salud de la población, a través de atención ambulatoria, emergencia, hospitalización y cuidados intensivos. Los pacientes que presentan casos con mayor complejidad son trasladados al Hospital Santa Rosa en la ciudad de Piura.

Estos establecimientos de salud cuentan como mínimo con las UPSS Consulta Externa, Emergencia, Hospitalización, Centro Obstétrico, Centro Quirúrgico, Unidad de Cuidados Intensivos, Medicina de Rehabilitación, Diagnóstico por imágenes, Patología Clínica, Anatomía Patológica, Farmacia, Centro de Hemoterapia y Banco de Sangre, Nutrición y Dietética, y Central de Esterilización.²³



Figura 1.41. Emergencia del Hospital Nuestra Señora de las Mercedes de Paita
Fuente: Ma San, 2017

²³ Ministerio de Salud (2011). *Norma técnica de Salud (NTS N° 021 – MINSA) Categorías de Establecimientos del Sector Salud*. Lima, Perú: El Ministerio.

b. Hospital I "Miguel Cruzado Vera" del Seguro Social de Salud EsSalud.

Se encuentra en todo el óvalo de la Avenida Miguel Grau de Paita Alta. Atiende a los asegurados en el Seguro de Salud y también a externos.

Los hospitales de nivel uno de atención son establecimientos de salud con capacidad resolutive para satisfacer las necesidades de salud de la población, a través de atención ambulatoria, de emergencia y de hospitalización. Los pacientes que presentan casos con mayor complejidad son trasladados al Hospital Regional Cayetano Heredia en la ciudad de Piura.

Estos establecimientos de salud cuentan como mínimo con médicos especialistas en Medicina Interna, Ginecología y Obstetricia, Cirugía General, Pediatría y Anestesiología; adicionalmente con Médico - Cirujano, profesionales Químico Farmacéutico, de Odontología, de Enfermería, de Obstetricia, de Psicología, de Nutrición, de Tecnología Médica (en Laboratorio Clínico y Anatomía patológica y Terapia Física), de Trabajo Social, y personal técnico asistencial y administrativo.²⁴



Figura 1.42. Hospital EsSalud Miguel Cruzado Vera de Paita
Fuente: Ma San, 2017

²⁴ Ministerio de Salud (2011). *Norma técnica de Salud (NTS N° 021 – MINSA) Categorías de Establecimientos del Sector Salud*. Lima, Perú: El Ministerio.

La principal causa de morbilidad en la ciudad de Paita son las infecciones agudas de las vías respiratorias con 5508 casos en el 2015. Otras causas son los trastornos maternos relacionados con el embarazo por la mala prevención de las gestantes y del sector salud en el distrito, las enfermedades intestinales, las enfermedades del sistema urinario y la tuberculosis.²⁵

Las infecciones tanto de las vías respiratorias e intestinales están vinculadas directamente al mal manejo de los residuos sólidos y a la falta de agua que tienen que soportar la población que se ha instalado en los pueblos jóvenes de la parte alta de Paita.

Cuadro 1.10 Cinco causas de morbilidad en el distrito de Paita, 2015

	Descripción	Total
1	Infecciones agudas de las vías respiratorias superiores	5 508
2	Trastornos maternos relacionados principalmente con el embarazo	2 667
3	Enfermedades infecciosas intestinales	1 632
4	Otras enfermedades del sistema urinario	1 608
5	Tuberculosis	1591

Fuente: Ministerio de Salud (MINSA) Paita

1.9.2.3 Deportes, parques, espacios públicos y recreación.

a. Espacios recreativos

El equipamiento recreativo que comprende un total de 19.59 Ha., de los cuales se encuentra ocupado en un 73.60% (15.20 Ha.) mientras que el 26.40% (4.39 Ha.) se encuentra desocupado.²⁶

En Paita Baja existe un déficit de equipamiento recreativo pero la poca área ha sido tratada y convertida en parques públicos o equipamiento deportivo. En

²⁵ Municipalidad Provincial de Paita. Comité Distrital de Seguridad Ciudadana (2016). *Plan Integral de Convivencia y Seguridad Ciudadana 2016*. Paita, Perú: Municipalidad.

²⁶ Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. Viceministerio de Vivienda y Urbanismo. Programa de Gestión Territorial (2011). *Programa de apoyo a la gestión integral del riesgo de desastres naturales a nivel urbano*. Recuperado el 23 de febrero de 2017 de http://eudora.vivienda.gob.pe/OBSERVATORIO/Documentos/EstudiosyAsistencia/Estudios/MicrozonificacionSismicaNacional/Paita/01_INFORME/Informe_Paita_final.pdf

Paita alta sí hay más áreas para recreación mas no están ocupadas y son propensas a ser invadidas.



Figura 1.43. Espacios Recreativos en el centro de la ciudad de Paita

Fuente: Ma San, 2017

b. Equipamiento deportivo

Paita es una ciudad emergente con un alto índice de crecimiento demográfico, así como mucha población joven que practica deportes como futbol, básquet, vóley, atletismo, boxeo, entre otros.

El equipamiento deportivo en Paita es deficiente de acuerdo al Sistema Nacional de Equipamiento (SISNE) por tanto, deben proyectarse y ejecutarse obras de carácter recreacional para incentivar la práctica de deportes en la ciudad portuaria.

Cuadro 1.11 Cuadro resumen de espacios deportivos en el distrito de Paita

Descripción	Según norma	Existente	Déficit
Plataforma multiusos	61	37	24
Campos Deportivos	11	7	4
Piscinas Cerrada 12x25 m	2	0	2
Gimnasios menores	32	12	20

Fuente: M. Gutiérrez
Elaboración propia



Figura 1.44. Plataforma deportiva en el Malecón de Paita

Fuente: Ma San, 2017

1.9.2.4 Mercado

El mercado de Paita es el centro de abastos más grande de la ciudad. Se ubica en Paita Baja en la calle Zanjón. El Mercado Central fue el primer edificio comercial construido en la zona pero luego ante la demanda de la población



Figura 1.45. Mercado Modelo de Paita

Fuente: Ma San, 2017

aparecieron mercados anexos. En toda esta zona de abastos se puede conseguir todo tipo de productos de primera necesidad y otros que logran atender a la población paiteña en su totalidad.

1.9.2.5 Otros equipamientos existentes

a. Municipalidad Provincial de Paita

Alrededor de la Plaza principal de la ciudad se encuentra en una esquina el edificio de la Municipalidad Provincial de Paita. La edificación posee cuatro pisos y en su fachada presenta arcos sin apoyos verticales. Ante el hacinamiento en sus oficinas, se debería prever una ampliación de la misma ya que no sólo se regularizan temas de la jurisdicción distrital sino provincial.



Figura 1.46. Municipalidad Provincial de Paita

Fuente: Ma San, 2017

b. Biblioteca Municipal

Se encuentra en la Avenida Jorge Chávez, cuenta con una regular cantidad de libros, revistas y publicaciones disponibles para toda la población. En la primera planta funciona el centro de educación inicial Almirante Miguel Grau, la biblioteca ocupa el segundo nivel y el tercero lo ocupa la División de Educación y Cultura.

Sería muy valioso que el local de esta biblioteca sea independiente, sea ampliado o reconstruido con la finalidad de generar otros tipos de mecanismos que incentiven la lectura y el aprendizaje.



Figura 1.47. Local de la Biblioteca Municipal de Paita

Fuente: Ma San, 2017

c. Estadio Municipal Hermanos Cárcamo

El estadio Municipal Hermanos Cárcamos se encuentra en Paita Alta cerca al óvalo en la Avenida Miguel Grau. El complejo deportivo comprende la cancha de gras con las medidas reglamentadas internacionales, una pista atlética alrededor y una galería de tribunas con cobertura metálica. También existe una losa deportiva exterior al cerco perimétrico. Debería proyectarse una ampliación o proyección de otros complejos, ya que la ciudad de Paita carece de espacios recreativos con equipamiento deportivo.

d. Cementerio San Francisco de Paita

El cementerio fue fundado en 1991 y es morada de casi todos los paitaños fallecido, entre ellos persona notables en la historia de la región y de la nación como los Hermanos Cárcamo héroes en el Combate de Dos de Mayo. Cuando se edificó

se encontraba lejos de la ciudad, en Paita Alta, aún no poblada en ese entonces. Actualmente existen viviendas y locales de grandes empresas cerca.



Figura 1.48. Cementerio San Francisco de Paita

Fuente: Ma San, 2017

1.9.3 Servicios básicos

1.9.3.1 Agua potable y alcantarillado

Muchos de los pobladores del distrito de Paita aún no cuentan con servicios básicos de agua, alcantarillado y suministro de energía. En el 2014, sólo el 46.86% de la población contaba con el servicio de agua potable domiciliaria y el 40.63% con servicio de alcantarillado. La demanda de servicios básicos es alta por el crecimiento acelerado de la ciudad y la aparición de asentamientos humanos en la periferia.

Cuadro 1.12 Población servida de agua potable y alcantarillado distrito de Paita

Servicio	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Agua potable	40 942	41 209	41 590	41 896	42 084	42 487
Alcantarillado	33 652	34 257	34 844	35 238	35 912	36 838

Fuente: Empresa Prestadora de Servicios Grau S. A.

El servicio de agua potable es proporcionado en ciertas horas del día lo que genera que muchos pobladores almacenen el líquido en recipientes que son focos infecciosos para el desarrollo de mosquitos portadores de virus o bacterias que ocasionan enfermedades propias de zonas tropicales. El servicio de alcantarillado muchas veces colapsa por la antigüedad de las redes, genera olores fétidos y las pozas originadas por los buzones se convierte en foco infeccioso de enfermedades.



Figura 1.49. Reservorios de EPS Grau SA.

Fuente: Ma San, 2017

Por su parte, los servicios de limpieza pública y disposición de residuos sólidos a nivel distrital son deficientes lo que incrementa los efectos negativos en la contaminación ambiental y en la calidad del aire, con varias implicancias en la salud de la población. Esta carencia debe ser atendida con prioridad en el corto plazo para mejorar la calidad de vida de los pobladores.

1.9.3.2 Drenajes pluviales

Paita Baja durante el tiempo de lluvias es afectada por el barro y agua por gran cantidad de escorrentías que discurren desde el tablazo. La parte baja de la ciudad muchas veces no puede evacuar el agua al encontrarse los drenes llenos de

desperdicios y basura. El principal dren de la ciudad es el llamado “Sajón” recoge las aguas de varias escorrentías a la vez y las desemboca en el mar por un lateral de la Plaza de Armas de la ciudad. Las calles de Paita baja tienen una pequeña pendiente descendente hacia el mar.

Paita Alta no tiene sistema de evacuación pluvial pero gran parte de las vías que están cerca al inicio del tablazo pueden evacuar sus aguas hacia la zona baja. En las calles más alejadas que no están asfaltadas se forman pequeños charcos de agua y pueden llegar a inundarse al no poder filtrar más el agua por la arena. Se tiene que esperar que el calor evapore el agua para que desaparezcan las lagunas.

1.9.3.3 Energía eléctrica

El suministro de energía es distribuido y comercializado por la Empresa Regional de Servicio Público de Electricidad del Electronoroeste S.A. (ENOSA). En el 2014 había 18 702 clientes que recibían el suministro de energía, casi toda la demanda de la ciudad, pero aún existen algunas viviendas en la periferia que no cuentan con el servicio.

Cuadro 1.13 Número de clientes del servicio de energía eléctrica por tipo de consumo, 2014

	Total	Mayores	Menores
Paita (distrito)	18 847	145	18 702
Paita (provincia)	27 437	207	27 230

Fuente: Empresa Regional de Servicio Público de Electricidad del Electronoroeste S.A.

La energía eléctrica se lleva hacia las edificaciones mediante cables aéreos y postes de concreto armado. En las avenidas principales y las calles de las urbanizaciones y pueblos jóvenes se ven las marañas de cables sin ningún orden, además de excesivos postes en los espacios a transitar no sólo de las líneas de energía eléctrica, sino de telefonía y televisión por cable.

En muchos puntos de la ciudad el alumbrado público presenta inconvenientes y cada cierto tiempo hay interrupciones del mismo lo que genera cebras de luz dentro de la ciudad. Estas cebras son peligrosas porque originan en la vía pública espacios propicios para que se cometan actos ilícitos.



Figura 1.50. Empresa de Servicio Eléctrico ENOSA

Fuente: Ma San, 2017

1.9.4 Servicios municipales

1.9.4.1 Seguridad

La inseguridad ciudadana es el principal problema de la región Piura, así como del país. En una encuesta de Seguridad Ciudadana efectuada por el Gobierno Regional en el 2013, el 62.3% de la población de la provincia de Paíta, manifestó que es el principal problema de la provincia.

Paíta se ha convertido según las estadísticas en una de las ciudades más inseguras del país. El aumento de actos delictivos entre los años 2013 y 2015 preocupa a la población y a las autoridades competentes. Entre los actos delictivos que han aumentado en los años mencionados se encuentran los hurtos, robos, extorsión, delitos contra la libertad sexual, micro comercialización de drogas y tenencia ilegal de armas, según las comisarías de la ciudad.

La policía nacional del Perú y la Gerencia de Seguridad ciudadana de la Municipalidad Provincial de Paíta intentan aunar esfuerzos para combatir la inseguridad ciudadana. En este marco se presentó en el 2016 el Plan Integral de

Convivencia y Seguridad Ciudadana que plantean acciones preventivas y de control con la finalidad de disminuir los índices delictivos.

Cuadro 1.14 Estadísticas policiales de la ciudad de Paita 2013 -2015

Estadísticas Policiales	2013	2014	2015
Homicidio	15	17	7
Lesiones	68	135	36
Aborto	3	0	1
Hurto	152	95	150
Robo	147	115	427
Abigeato	0	1	6
Estafa y otras defraudaciones	26	0	6
Apropiación ilícita	7	12	10
Extorsión	0	0	97
Usurpación	2	3	9
Delitos contra la libertad sexual	21	8	37
Micro comercialización de drogas	0	11	16
Tenencia ilegal de armas	0	9	29
Delitos contra la fe pública	2	3	1
Omisión a asistencia familiar	5	8	17
Violencia familiar	518	965	537
Total	966	1 382	1 386

Fuente: CPNP Sectorial Paita y CPNP Ciudad del Pescador

Elaboración: CODISEC Paita



Figura 1.51. Puesto de Serenazgo en el Malecón de Paita

Fuente: Ma San, 2017

La inseguridad ciudadana es un problema que tiene relación directa con el problema educativo. Los principales aspectos identificados en el distrito que generan el problema educativo son: la deserción escolar por precariedad económica y necesidad de apoyar a la familia, consumo de alcohol y drogas en niños y adolescentes, pandillaje escolar en los algunos colegios después del horario de clases, violencia familiar y casos de acoso escolar.

1.9.4.2 Limpieza pública y tratamiento de residuos sólidos²⁷

El crecimiento urbano ha traído consigo un sin número de problemas ambientales entre ellos, la gran cantidad de residuos sólidos que se produce a diario, que con la falta de un relleno sanitario municipal propicia la aparición de basureros informales, que constituyen focos de contaminación y un peligro latente para la población aledaña a los mismos. Lamentablemente la zona urbana del distrito de Paita no cuenta con sistemas óptimos de manejo integral de residuos sólidos en la recolección y disposición final de residuos.

El servicio de recolección es deficiente y los residuos recolectados son arrojados sin ningún tratamiento a distintos botaderos, con presencia de recicladores formales e informales. Así mismo existe limitada capacidad de gestión de parte de las municipalidades y falta de personal no calificado en asuntos ambientales y sanitarios.

La localidad de Paita no cuenta con un relleno sanitario aprobado por la autoridad de salud competente. La municipalidad distrital, dispone de un botadero ubicado a una distancia aproximada de 20 km en dirección a la carretera Paita-Piura, en la comunidad campesina San Francisco de la Buena Esperanza, en las coordenadas UTM E 514183, N 9435323, la cual se encuentra alejado de los centros poblados, y no cuentan con un plan de manejos de residuos peligrosos como residuos hospitalarios. En esta zona se disponen los escombros y residuos de la ciudad, sin la adecuada compactación y tratamiento del material, pese a que la ley lo prohíbe.

²⁷ Calle Calle, C (2014). “*Diagnostico Socio Económico y Ambiental de la Zona Marino Costera de la Provincia de Paita*”. Recuperado el 09 de enero de 2017 de <http://siar.regionpiura.gob.pe/index.php?accion=verElemento&idElementoInformacion=635&verPor=&idTipoElemento=35&idTipoFuente=>

En la ciudad de Paita la generación Per-Cápita de residuos sólidos domiciliarios es de 0,44 kg hab-día. La generación diaria de residuos sólidos municipales es de 54,00 toneladas, de ellos los residuos sólidos domésticos son 48,93 toneladas. La densidad promedio de los residuos sólidos a nivel de Paita es de 205,01 kg/ m³ con un volumen diario de residuos sólidos generados de 189 m³. La composición de los residuos sólidos es como sigue: 44% Residuos orgánicos, 36% Residuos comunes, 20% residuos reciclables, lo cual significa que existe un gran potencial para la elaboración del compost.



Figura 1.52. Servicio Municipal de residuos en la playa El Toril
Fuente: Ma San, 2017

1.9.5 Infraestructura vial y de transporte

1.9.5.1 Integración vial con el territorio distrital y provincial

La articulación de la ciudad mediante la comunicación vial de la misma posibilita o limita los flujos económicos y sociales. La importancia de la infraestructura vial radica en la interrelación de recursos para el desarrollo de los centros poblados. Desde la ciudad capital de Lima, Paita está integrada mediante la Panamericana Norte hasta Piura y luego de Piura a Paita mediante la carretera IIRSA Norte. La carretera IIRSA es muy importante en la actualidad ya que forma parte de la carretera interoceánica Paita – Belém.

La red vial interprovincial que parte desde Paita posee dos grandes vías asfaltadas: una hacia la ciudad de Sullana de 58 kilómetros con un solo carril y con poco flujo de transporte; y otra hacia la capital del departamento (Piura) de 48 kilómetros con dos carriles con una actual ejecución de su ampliación y con mayor flujo de transporte. Existe también gran polaridad hacia Lima, pero esta ruta siempre se ejecuta pasando por Piura.

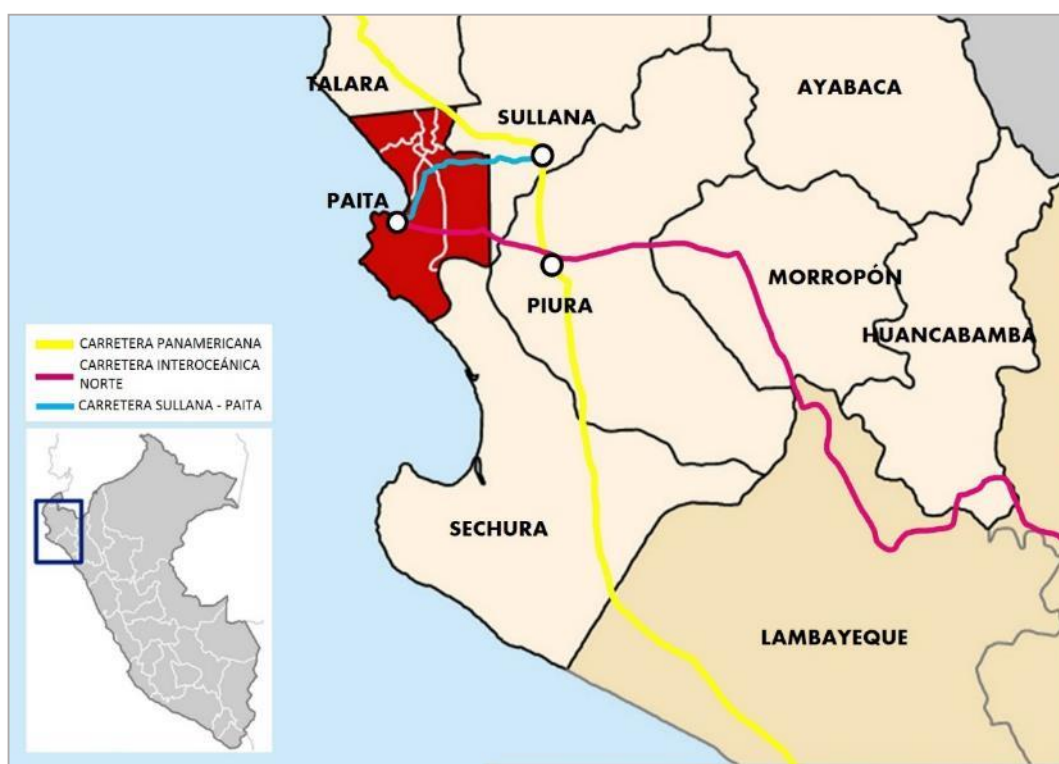


Figura 1.53. Mapa vial de las conexiones de Paita con otras provincias
Elaboración propia

a. Eje vial nacional este – oeste²⁸

La antigua carretera Panamericana, se convertirá en un tramo importante de la Bioceánica, que parte del Puerto de Paita (tramo oeste) une a Piura con Olmos. Esta vía es el medio de integración internacional Perú - Brasil con incalculables beneficios socio-económico para ambos países. Asimismo a lo largo de este eje – oeste, se desprenden ramales que conducen a Chulucanas, Morropón y Huancabamba y desde la ciudad de Piura, parte una vía que integra todos los

²⁸ Municipalidad Provincial de Paita. Comité Distrital de Seguridad Ciudadana (2016). *Plan Integral de Convivencia y Seguridad Ciudadana 2016*. Paita, Perú: Municipalidad

distritos del Bajo Piura. Por otros ejes inter-regionales, integran a la ciudad de Paita con otras ciudades a través de Sullana y Piura.

La carretera IIRSA Norte, en Perú, tiene una extensión de 955 kilómetros y une seis regiones del norte del país: Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto. Esta carretera asfaltada de doble vía permite cruzar transversalmente el país en apenas 14 horas de viaje, desde el Puerto de Paita hasta el Puerto Fluvial de Yurimaguas.



Figura 1.54. Carretera Interoceánica Norte

Fuente: Ma San, 2017

Como parte de este proyecto se ejecutó la segunda calzada de 50 km en el tramo Piura – Paita. Es una obra de gran importancia pues garantiza un acceso seguro y rápido al Terminal Portuario de Paita. Esta autopista, unida a la modernización del Puerto de Paita y a la construcción de los intercambios viales y del evitamiento de Piura, forma parte de la estrategia de reducir los costos logísticos de la macro región norte. La obra estuvo lista en marzo del 2016 y significó una inversión de S/. 218 millones.

Los beneficios económicos son múltiples para casi todas las regiones del norte del país por dónde pasa la vía. Aparte de ello, conecta de manera indirecta a muchos pueblos cercanos a la vía mejorando su capacidad de oferta de servicios.

1.9.5.2 Sistema vial urbano.

Dentro de la ciudad de Paita la mayoría de sus vías son de medio tránsito con poca presencia de vehículos pesados. El medio de transporte público más usado es la mototaxi, pero circulan también muchas motos lineales. La mayor cantidad de autos dentro de la ciudad cumplen una función de transporte privado.

La red vial dentro de la ciudad está constituida por transporte terrestre que posee las siguientes características:

a. Paita Baja

Caracterizada por calles estrechas con trazos a modo de ciudad colonial española, con media o pronunciada pendiente que llevan hacia la franja costera. La mayoría de vías son locales y están asfaltadas. El tráfico usualmente es moderado con pequeños incrementos del flujo vehicular a determinadas horas del día.



Figura 1.55. Jirón Miguel Grau en Paita Baja.

Fuente: Ma San, 2017

b. Paita Alta

Está conectada por vías locales de mayor sección que limitan y forman el tejido urbano de diferentes asentamientos humanos ya consolidados, su trazo es

reticular y no posee grandes pendientes. Las vías principales están en su mayoría asfaltadas, pero las locales no. El tráfico es moderado con presencia de vehículos de transporte público y particular; y gran cantidad de vehículos de carga que ingresa a la zona industrial o al terminal portuario



Figura 1.56. Avenida Víctor Raúl Haya de la Torre en Paita Alta
Fuente: Ma San, 2017

1.10 ASPECTOS GEOGRÁFICOS AMBIENTALES²⁹

1.10.1 Factores Climáticos

El clima en la ciudad de Paita es sumamente caluroso, predominando dos estaciones:

- Invierno que comienza en el mes de marzo y termina en noviembre, con una temperatura promedio de 20°C y se caracteriza por el fuerte viento con dirección oeste.

²⁹ Ministerio de Transporte, Comunicaciones, Vivienda y Construcción. Instituto Nacional de Desarrollo Urbano (2000). “*Mapa de peligros, plan de usos del suelo y plan de Mitigación de los efectos producidos por los desastres naturales en la Ciudad de Paita*”. Recuperado el 09 de enero de 2017 de http://bvpad.indec.gov.pe/html/es/ estudios_cs/piura.htm

- Verano abarca los meses de diciembre a abril, y que presenta temperaturas que llegan hasta 32°C.

Los factores que determinan el clima son los siguientes:

1.10.1.1 Temperatura

En condiciones normales la ciudad de Paita presenta temperaturas máximas mensuales que varían entre los 25 y 37°C, temperaturas mínimas entre los 13 y 24°C y temperatura promedio de 22°C.

Los meses más calurosos corresponden al periodo Diciembre a Abril con una temperatura que varía entre los 26°C y 32°C., la estación de invierno corresponde al resto del año con temperaturas promedio de 20°C. Durante los eventos del Fenómeno de El Niño la temperatura es mayor, notándose una prolongación del periodo caluroso.

1.10.1.2 Humedad Relativa

La Humedad Relativa es casi constante durante todo el año, variando entre 65 y 70 %, incrementándose en los meses más fríos. En eventos extraordinarios del Fenómeno de El Niño se nota un incremento considerable llegando hasta 85% de humedad relativa entre los meses de Enero a Mayo.

1.10.1.3 Pluviometría

El régimen pluviométrico es muy variado, siendo en algunos años las lluvias muy escasas y otras torrenciales. Históricamente se tienen registros pluviométricos de años excepcionales:

- En la década del 40, se registraron lluvias excepcionales en 1943 con un volumen diario de 55 mm. y un volumen anual de 255mm.
- En la década del 70, se registraron lluvias en 1972 con un volumen de 52 mm /día.
- En la década del 80, se registraron lluvias excepcionales en 1983 con un volumen de hasta 164.9 mm./día.

- Durante la década del 90, se han registrado dos años de lluvias extraordinarias: 1992 considerado como un año de lluvias intensas con 202 mm/año y 1998 calificado de excepcional con 1,265 mm/año.

1.10.1.4 Viento

La velocidad promedio del viento en la ciudad de Paita es de 10 Km/h. con dirección Sur-Oeste entre las 12 a.m. y las 7 p.m. Los vientos predominantes se producen entre los meses de Setiembre a Enero con un promedio de 3.9 m/s; durante el invierno la intensidad de los vientos es mayor, sobre todo por las tardes.

Durante el Fenómeno de El Niño el viento cambia de dirección viniendo de Sur a oeste en las etapas iniciales y con dirección Oeste durante las etapas de máxima intensidad.

1.10.2 Aspecto Geológico

1.10.2.1 Geología local

La geología de la ciudad de Paita es de naturaleza sedimentaria; en su conformación se encuentran depósitos del Cretáceo – Terciario, que descansan sobre rocas del basamento de la edad Paleozoica. Comprende las Formaciones Talara, Miramar, Tablazo Paita (Talara) y Depósitos cuaternarios Recientes.

a. Formación Talara

Compuesta en su parte superior por areniscas intercaladas con lutitas micáceas, en la parte inferior por lutitas bentoníticas laminadas, de alta plasticidad con procesos de expansividad y contracción del suelo y en la parte intermedia por arenisca de grano grueso.

b. Formación Miramar

La sección típica de esta formación se ubica por debajo del Tablazo y sus afloramientos están representados por conglomerados de arenisca arcósica; son poco compactadas y en algunos niveles sin cohesión, deleznales que son

socavadas fácilmente por la erosión, formando cornisas con capas competentes y duras en el Tablazo de Paita.

c. Tablazo Paita

Son depósitos marinos cuaternarios antiguos de edad Plestocénica, que indican las últimas transgresiones de los mares a lo largo de la costa del Pacífico, está constituido por sedimentos clásticos de antiguas plataformas continentales, posteriormente estos depósitos emergieron, emigrando la línea de playa hacia el Oeste.

d. Depósitos Cuaternarios Recientes

Son materiales no consolidados constituidos por suelos deluviales, eluviales y eólicos, están ubicados en las costas de la ciudad; se presentan en las quebradas, en los depósitos de playas y del litoral, así como en el área que constituye la parte superior del Tablazo.

1.10.2.2 Geología Estructural

La ciudad de Paita en el aspecto de geología estructural, presenta dos deformaciones: Andina y Neotectónica.

a. Deformación Andina

Presenta dos fases la Fase Incaica y la Fase Quechua:

- Fase Incaica: Etapa tectónica que se manifiesta en el Noroeste como una tectónica de bloques, reactivando las fallas antiguas. En el Noroeste Peruano, se tiene fallamientos longitudinales de rumbo NE - SO y transversales de rumbo NO – SE.

La intensidad de la Fase Incaica se debe a la subsidencia de las Placas de Cocos y Nazca por debajo de la Placa Sudamericana, y por encontrarse dentro del radio de acción de la Deflexión de Huancabamba.

- Fase Quechua: Se manifiesta con levantamientos verticales que dan lugar a erosiones y por consiguiente a discordancias paralelas. El mar se retira a consecuencia de los levantamientos de fines del Plioceno, formándose la zona de El Tablazo de Paita, la cual se encuentra sobre los 70 m.s.n.m.

b. Deformación Neotectónica³⁰

Los tablazos marinos pleistocénicos demuestran considerables movimientos radiales durante el Pleistoceno, relacionando éstos a levantamientos en la línea litoral, pero que aún continúan por emergencia de la Costa.

Estos movimientos están relacionados al levantamiento aún vigente de la Cordillera de los Andes.

El fracturamiento y levantamiento de las terrazas marinas de índole regional, conocidas como tablazos, se ha dado sobre un basamento terciario fallando en bloques con fallas verticales que se reactivan con movimientos epirogénicos pleistocénicos, elevando en el Tablazo de Paita hasta 70 m.s.n.m.

1.10.3 Aspecto Geomorfológico

La ciudad de Paita está ubicada en un área geomorfológica denominada como Repisa Costanera constituida por los tablazos o terrazas marinas, que son superficies escalonadas horizontales de origen marino, constituidas por conglomerados y areniscas semicompactas, que contienen restos de baquiobras. Su arquitectura geológica es de naturaleza sedimentaria y descansa sobre rocas del basamento de la edad paleozoica.

a. Paita Baja

Se emplaza sobre una estructura geológica conformada por depósitos cuaternarios marinos y constituidos por arenas con conchuelas, con un nivel freático a poca profundidad.

³⁰ Instituto Geológico, Minero y Metalúrgico – INGEMMET (1994). “*Geología de los cuadrángulos de Paita, Piura, Talara, Sullana, Lobitos, Quebrada Seca, Zorritos, Tumbes y Zarumilla*”. Recuperado el 02 de abril de 2017 de <http://es.calameo.com/read/000820129bf9268a344f0>

b. Paita Alta

Forma parte del denominado “Tablazo Talara” del cuaternario reciente, está constituido por una secuencia de depósitos sedimentarios de carácter marino, presenta zonas deprimidas topográficamente las cuales están sujetas a inundaciones en épocas de lluvia.

1.10.4 Aspectos Topográficos

La ciudad presenta una topografía propia de una bahía; de acuerdo al relieve de su superficie podemos distinguir dos zonas dentro de la ciudad las que están definidas por cerros de pendientes que varían entre los 4° a 75°. Estas dos zonas “Paita Baja” y “Paita Alta” están relacionadas por una zona intermedia conformada por taludes con presencia de cárcavas cuyas pendientes varían entre los 30 y 70 m.s.n.m.

a. Paita Baja

Posee un relieve accidentado con una altitud que varía entre los 0 y 30.00 m.s.n.m. se desarrolla desde el litoral hasta las laderas de los cerros que circundan la ciudad. El área presenta depresiones topográficas, napa freática superficial y está rodeada por quebradas que drenan al mar. En las cotas cercanas al mar se encuentra localizado el Casco Antiguo de la Ciudad, el Complejo Pesquero y la Empresa Nacional de Puertos ENAPU, además de AA.HH. que se han ubicado inmediatos al casco central.

b. Paita Alta

Está ubicada sobre los 70 m.s.n.m. en la zona denominada El Tablazo; presenta un relieve casi plano, con algunas depresiones topográficas que son fácilmente inundables en épocas de lluvia, poniendo en peligro las edificaciones que se encuentran en ella. En esta zona se ubica el área de expansión urbana, los AA.HH. Marko Jara Schenone, Juan Valer Sandoval, Primero de Junio, Cinco de Febrero, entre otros y la Urb. Isabel Barreto (ENACE).

1.10.5 Aspecto Hidrogeológico

Las aguas pluviales discurren en forma natural sobre la superficie del terreno activando las líneas de Talweg, que de acuerdo al tipo de suelo y la geomorfología definen el cauce de mayor drenaje, al cual por su magnitud se le conoce como quebradas o escorrentías.

Las quebradas tienen un extenso recorrido, drenan las aguas pluviales del tablazo y causan una notable depresión en el terreno; en épocas de intensas lluvias tienen un gran caudal y el resto del año permanece secas.

Las escorrentías o quebradas menores, tienen carácter local y drenan las aguas pluviales de los taludes del tablazo que rodean el casco central; su caudal es de régimen temporal.

La ciudad de Paita es susceptible a inundaciones, debido a que se encuentra rodeada de taludes, que canalizan las aguas pluviales hacia el centro de la ciudad, a través de una salida principal y natural hacia el mar (Av. Zanjón).

a. Quebrada Nueva Esperanza

Se ubica al Este de la ciudad; su cauce se origina en el cruce de las vías que van de Paita Baja hacia Paita Alta y Piura.

Su recorrido es de Este a Oeste y cruza el A.H. Nueva Esperanza, originalmente se dirigía directamente a la Quebrada El Zanjón, pero las nuevas edificaciones han modificado la morfología de la quebrada, desembocando al A.H. 13 de Julio. En el trayecto de su cauce afecta a los AA.HH. Nueva Esperanza, San Martín Oriente, 13 de Julio, colegio San Francisco y Mercado Modelo.

Su caudal es de régimen temporal y en época de lluvias discurre gran volumen de agua.

b. Quebrada la Piscina

Nace al Sur – Este de la ciudad de Paita y discurre desde la parte posterior del A.H. Ciudad del Pescador atravesando el AA.HH. 13 de Julio; originalmente

unía su cauce a la Quebrada Nueva Esperanza y se dirigía directamente a la Quebrada El Zanjón.

En su trayectoria afecta a los AA.HH. 13 de Julio, San Martín Oriente, Ciudad del Pescador, al Colegio San Francisco y a la vía que se dirige a Piura.

Su caudal es de régimen temporal y solo transporta agua en época de lluvias muy intensas.

c. Quebrada Catarata

Nace al Sur – Oeste de la ciudad de Paita; en su trayectoria afecta a la Urb. San Rafael y a los AA.HH. San Martín Central y San Martín Occidente y al Colegio San Francisco; discurre directamente a la Av. Miguel Grau y desemboca al Zanjón.

Su caudal es de régimen temporal y solo transporta agua en época de lluvias muy intensas.

d. Quebrada de la Villa Naval

Nace en la parte posterior de la Villa Naval y desemboca al mar a la altura de Pesca Perú; la construcción de un muro de contención y defensa por la Rada de Pesca Perú desvía la trayectoria de su cauce normal afectando a parte del Casco Antiguo y a los AA.HH. Puerto Nuevo y Nuevo Puerto Nuevo.

Al igual que el resto de quebradas es de régimen temporal, en épocas de lluvias discurre gran volumen de agua.

e. Quebrada El Zanjón

Nace al Sur de la ciudad sobre los 70 m.s.n.m. y sigue un curso de Sur a Norte; es el dren colector principal de aguas pluviales que provienen de las quebradas Nueva Esperanza, Catarata y La Piscina, que drena las aguas de la zona Central de la ciudad y de los AA.HH. ubicados en Paita Alta para finalmente desembocar en el mar, por el sector lateral de la Capitanía del Puerto.

La quebrada se encuentra canalizada desde el Colegio San Francisco en un tramo de 600 mts. Luego de las lluvias de 1 983 se construyó el canal vía al costado de la Plaza de Armas que tiene un ancho de 15 mts. aprox., una profundidad de 2 mts. aprox. y una pendiente muy suave en su lecho por lo que el mar ingresa en su cauce.

Su caudal es de régimen temporal y solo transporta agua en época de lluvias muy intensas, convirtiéndose prácticamente en un río que divide la ciudad debido al considerable volumen de aguas que canalizan.



Figura 1.57. Quebrada "El Zanjón" altura de la plaza mayor de Paita
Fuente: Ma San, 2017

1.10.6 Geotécnica local

Permite analizar los esfuerzos y deformaciones del suelo, para determinar el comportamiento que tendrá ante la sollicitación de cargas estáticas y dinámicas. Para ello se analiza las características de los suelos expansivos, suelos colapsables y las propiedades físico – mecánicas del suelo.

1.10.6.1 Suelos Expansivos

Son aquellos suelos que contienen arcillas muy plásticas, que se contraen cuando se secan y se expanden cuando se humedecen. Las arcillas que más llegan

a expandirse son las que contienen montmorillonita en alto porcentaje; las que contienen illita, se expanden en menor proporción y las que contienen caolinita son relativamente estables en presencia de agua.

En la ciudad de Paita las arcillas encontradas son básicamente las que contienen montmorillonita sódica, las cuales son muy activas. La reacción de estos suelos es causada por el aumento de la humedad debido a la napa freática superficial generada por intrusión marina, la acción pluvial, filtraciones de tuberías de agua o desagüe, y riego de césped en jardines que pueden producir en la arcilla seca una expansión capaz de levantar la estructura y dañarla.

En La ciudad de Paita los suelos expansivos se encuentran en las pendientes de los cerros que circundan la ciudad, que son también la zona de formación de socavones; es por eso que cuando llueve el paisaje natural se transforma sensiblemente en esta zona, formando estratos de diferentes dimensiones y espesor.

1.10.6.2 Suelos Colapsables

Son aquellos suelos que contienen sales y sulfatos conglomerados con carbonato, que actúan como cementantes del suelo y se solubilizan al contacto con el agua de lluvia o por incremento de humedad.

Se consideran los suelos potencialmente colapsables a los que poseen cantidades significativas de carbonatos de calcio, de magnesio, sales y sulfatos solubles. El agua de lluvia disuelve con facilidad estos elementos dejando cangrejeras dentro de la roca, la cual al estar sometida a una carga causan fallas y/o el asentamiento en las estructuras de las edificaciones.

Este tipo de suelo se ha encontrado en el sector de El Tablazo sobre el cual se asienta Paita Alta, en la zona de la Punta y en el A.H. Puerto Nuevo, cuyo suelo de fundación es heterogéneo, ya que se trata de rellenos sin ninguna graduación en los cuales se han encontrado carbonatos, arcillas expansivas y sales solubles.

Para evitar estos efectos es recomendable controlar la humedad del suelo por fuga de tuberías de agua o desagüe, o evitar las escorrentías de las aguas

pluviales, mediante un adecuado sistema de drenaje que encauce las aguas superficiales.

1.10.6.3 Propiedades Físicas – Mecánica del Suelo

De acuerdo a los análisis granulométricos, al perfil estatigráfico, así como por las observaciones de campo realizadas por la Facultad de Ingeniería de Minas de la Universidad Nacional de Piura se ha determinado los siguientes tipos de suelo:

- **Suelos Arcillosos:**

Este tipo de suelo, derivados de la desintegración de las lutitas de la formación Talara, se caracterizan por presentar color marrón claro a oscuro en función a su grado de meteorización y presentan plasticidad de mediana a alta, bastante fisibles y fácilmente disgregables, presentan procesos de expansividad y contracción de valores medios a altos.

Algunos tipos de suelos arcillosos contienen arenas finas y limos que disminuyen su plasticidad. Estos suelos se presentan en parte del casco antiguo de la ciudad, en la Urb San Rafael y en los AA.HH., La Merced, San Martín Oriente, San Martín Occidente, San Martín Central, San Pedro, 13 de Julio y Nueva Esperanza.

- **Suelos Arcillo – Arenosos:**

Este tipo de suelos se deriva al igual que los anteriores de la desintegración de las lutitas de la formación Talara y Miramar, en las que se intercalan pequeños horizontes de areniscas de color gris a gris verdoso y dan como resultado suelos arcillo - arenosos, que se clasifican como de mediana plasticidad, compacidad media y con valores medios de expansividad y contracción de suelos arcillosos cuando aumenta o pierde humedad. Estos suelos se ubican en las laderas medias de los cerros y en la parte baja de la ciudad de Paíta.

Estos suelos arcillosos de tipo (CL) con contenido de carbonatos, se presentan también en la parte de El Tablazo, por debajo de los suelos de arenas limosas (SM), que son de baja a mediana plasticidad, con valores

bajos de expansividad y contracción de suelos; además constituyen el suelo de fundación en los sectores de la Zona Industrial, Zona Franca Industrial - CETICOS - y de la Zona de Expansión Urbana.

- **Suelos Areno - Limosos (SP – SM):**

Con un origen igual que los suelos anteriores, son arenas de grano medio a fino con contenido de limos, con poca humedad y de baja compactación, se caracterizan por su baja plasticidad; se les clasifica como suelos tipo SM, y mezclas de arenas y arenas limosas SP - SM.

Este tipo de suelo se encuentra en la parte superior de los terrenos que constituyen el Tablazo de Paita, con un espesor de 0.40m. hasta 0.90m.

- **Suelos Arenosos (SP):**

Son mayormente originados por la pérdida de cohesión de las areniscas de la Formación Miramar y Tablazo Paita y por la acción geológica de las aguas marinas del litoral, por su granulometría y escasa presencia de materiales limo arcilloso, estos suelos se clasifican como SP. Este tipo de suelo se ubica mayormente hacia las zonas de playa (Capitanía del Puerto, A.H. Puerto Nuevo, Zona Naval), en la zona de El Tablazo y en el cauce de las quebradas existentes.



Figura 1.58. Suelos arenosos en las inmediaciones de la Capitanía del Puerto
Fuente: Ma San, 2017

1.11 ASPECTOS FÍSICOS AMBIENTALES

1.11.1 Ecosistemas y recursos naturales y potencialidades

Las áreas de Paita Alta y Paita Baja presentan las mismas características geográficas correspondientes a la tipología de Ecosistema Bosque Seco Tropical o Bosque Seco Ecuatorial, según la clasificación de eco regiones hecha por Antonio Brack Egg y Cecilia Mendiola Vargas. Pero también poseen características geográficas particulares.



Figura 1.59. Bosque Seco Ecuatorial, ecosistema característico de la zona
Recuperado de <http://upagu.edu.pe/es/?p=7864>

Paita Alta se encuentra en la parte superior del tablazo a 70 m.s.n.m. y se caracteriza por un terreno areno limoso bastante plano con ligeras pendientes en casi todo su área que favorecen la inundación de algunas zonas. Los terrenos son muy áridos y desérticos pero existe presencia algunos de algarrobos, faiques, matorrales, arbustos.

Entre las potencialidades y posibilidades de uso se encuentran:

- a. Mirador natural de toda la bahía de Paita. Desde este punto se puede apreciar gran número de embarcaciones artesanales así como el arribo de

grandes flotas al terminal Portuario. Además se puede observar Paita Antigua, su trazado y sus joyas monumentales.

- b. Es un terreno apto para crecimiento y expansión urbana.
- c. Los bordes del acantilado presentan corrientes de aire que los hace aptos para algunos deportes de aventura, tales como parapente y otros similares.

Paita Baja comprende desde la orilla de la bahía hasta los 30 m.s.n.m. cerca de sobre los cerros que circundan la ciudad. El área presenta depresiones topográficas, napa freática superficial y está rodeada por quebradas que drenan al mar. Los terrenos son muy áridos y desérticos pero existe presencia de algunos de algarrobos.

Entre las potencialidades y posibilidades de uso se encuentran:

- a. Turismo recreativo cerca al balneario, monumentos y embarcaciones. Paita posee una playa amplia que puede ser empleada para casi cualquier tipo de actividades a nivel de mar.
- b. Gastronomía a partir de los productos extraídos del mar.
- c. Las artesanías en base a productos del mar. De su mar se extraen diferentes tipos de conchas, piedras y algunos animales marinos de las que se podrían fabricar artesanía para los turistas.

1.11.2 Ecosistemas urbano, rural y acuático

1.11.2.1 Ecosistema rural

El ecosistema rural está conformado por las áreas no urbanas. El terreno son en su mayoría terrenos desérticos areno-limosos con escasa presencia de árboles. La poca vegetación forma parte del ecosistema en el que conviven especies de flora y fauna que se han sabido adaptar al clima seco y la falta de agua.

Entre las especies que se encuentran en este tipo ecosistemas tenemos:

Fauna

- Lagartija (*Microlophus peruvianus*)
- Iguana (*Iguana iguana*)
- Huerequeques (*Burhinus superciliaris*)
- Gallinazo (*Coragyps atratus*)
- Lechuza (*Athene cunicularia*)
- Zoña (*Mimus longicaudatus*)
- Chilalo (*Furnarius cinnamomeus*)



Figura 1.60. Chilalo (*Furnarius cinnamomeus*)

Recuperado de <http://compartierendocostumbres.blogspot.pe>

- Choqueco (*Campylorhynchus fasciatus*)
- Palomas (*Columba livia*)
- Cuculí (*Zenaida meloda*)
- Garzas blancas (*Egretta thula*)
- Lechuzas (*Athene cunicularia*)
- Golondrinas (*Progne murphyi*)
- Chiroca (*Icterus graceannae*)

Flora

- Zapote (*Caparis Angulatta*)
- Palo verde (*Parkinsonia Aculeata*)
- Faique (*Acacia Macracantha*)
- Espino (*Acacia Caven*)
- Algarrobo (*Prosopis Pallida*)



Figura 1.61. Algarrobo (*Prosopis Pallida*)

Recuperado de <http://munakuykichaynita.blogspot.pe/2012/06/el-algarrobo.html>

1.11.2.2 Ecosistema urbano

El ecosistema urbano está conformado por las especies que conviven en la ciudad junto con los pobladores, sus viviendas y su forma de vida. Muchas especies de otro medio intentaron ser introducidas a este medio muy desértico y muchas no pudieron adaptarse.

Flora

- Algarrobo (*Prosopius Pallida*)
- Ponciana (*Delanix Regia*)

- Tamarindo (*Tamarindus Indica*)
- Molle (*Schisnus Molle*)
- Guanábana (*Annana Nurucata*)
- Jacaranda (*Jacaranda Acutifolia*)
- Almendro (*Geoffroya Striata*)
- Eucalipto (*Eucaliptus Globalis*)
- Palo Verde (*Parkinsonia Aculeata*)
- Sauce (*Salix Alba*)
- Guayacán (*Guaycum Officinale*)
- Limón (*Citrus aurantifolia*)
- Oreja de León (*Alseis Peruviana*)
- Datil (*Phoenix Dactylifera*)
- Cocoteros (*Cocos Nucífera*)
- Ficus (*Ficus Benjamina*)



Figura 1.62. Grandes ficus en las jardineras de la plaza mayor de la ciudad
Fuente: Ma San, 2017

- Pájaro Bobo (*Ipamacea*)
- Gallito (*Anyttrrhinum Mafus*)
- Cocotero (*Cocos Nucífera*)
- Faique (*Acacia Macracanthia*)
- Porotillo (*Erytrina Velutina*)
- Ceibo (*Ceiba Trichistrandra*)
- Palmera (*Washingtonia Filifera*)
- Geranio (*Pelargoniun Peltatum*)
- Laurel (*Nerium Oleander*)
- Chavela (*Catharantus Roseus*)
- Cucarda (*Habicus Rosa Sinensis*)
- Floripondio (*Datura Arborea*)
- Zapote (*Capparis Angulatta*)
- Croto (*Croton Lobatus*)



Figura 1.63. Árbol de Sapote en la Plaza Ramón Castilla en Paita
Fuente: Ma San, 2017

- Bugarbilia o papelillo (*Bouganvillea Spectabilis*)
- Bellísima (*Antiganum Leptopus*)
- Jazmín (*Jasmunum Fructicans*)
- Flor de viuda (*Browalia Americana*)
- Flor de Angel (*Caesalpinia Pulcherrima*)
- Azote de Cristo (*Parkinsonia Aculeata*)
- Cactus (varios)
- Caña brava (varios)
- Carrizos (varios)
- Faique (*Acacia Macracantha*)

Fauna

En cuanto a la fauna de los ecosistemas urbanos consolidados, esta es igual a la fauna silvestre de las áreas rurales. Existen también otros animales que son atraídos a las orillas de la playa por la actividad pesquera, por ejemplo los pelícanos y las gaviotas que se alimentan de los residuos orgánicos que dejan los pescadores.



Figura 1.64. Pelícanos cerca al muelle Fiscal en Paita
Fuente: Ma San, 2017

1.11.2.3 Ecosistema Acuático

La bahía de Paita es una de las ricas del Perú. Las corrientes de las aguas frías y las cálidas del norte generan un ecosistema acuático único, variable y abundante. El litoral de Paita, presenta importantes ecosistemas como islas, arrecifes de coral, bahías, la plataforma continental (con diversos tipos de fondos marinos) ensenadas, áreas de afloramiento, manglares, humedales, etc.

Entre las especies más extraídas del mar se encuentran:

- Anchoveta (*Engraulis Ringens*)
- Perico (*Coryphaena Hippurus*) Lisa (*Mugil Cephalus*)
- Samasa (*Anchoa Nasus*)
- Anguila común (*Ophichthus Pacifici*)
- Tiburón azul (*Prionace Glauca*)
- Cachema (*Cynoscion Analis*)
- Merluza (*Merluccius Gayi Peruanus*)
- Bonito Sarda (*Chiliensis Chiliensis*)
- Caballa (*Scomber scombrus*)

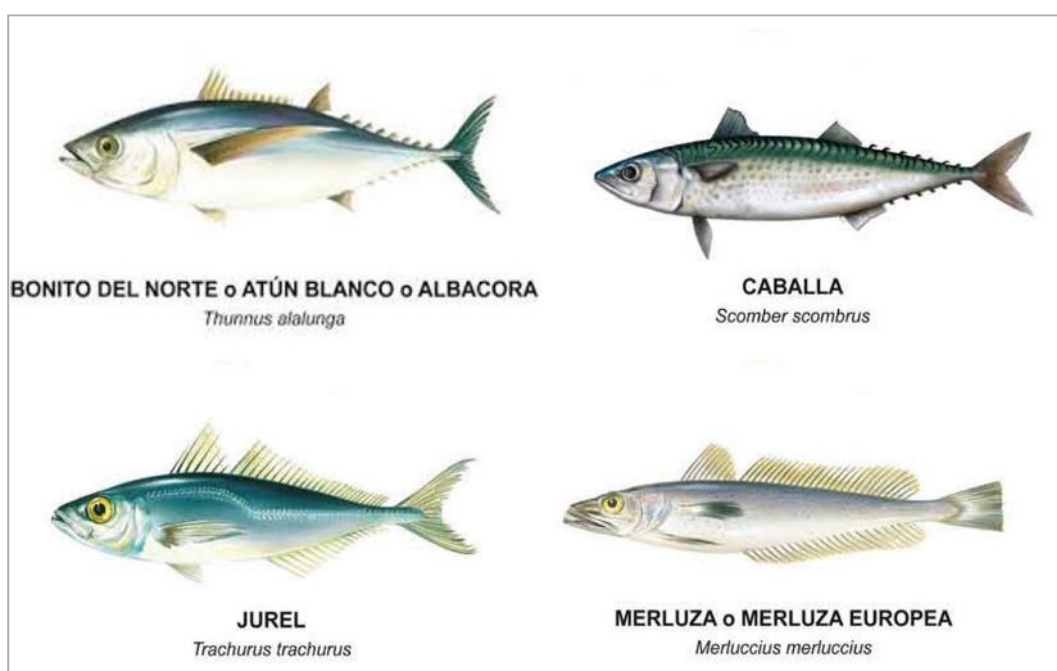


Figura 1.65. Principales clases de pescados capturados en la bahía de Paita

Fuente: <http://www.comepescado.com/noticia/sabes-que-pescados-estan-en-temporada-este-mes-de-mayo/?back=1>

1.11.3 Procesos de contaminación ambiental.

1.11.3.1 Contaminación del mar.

Sobre los acantilados en la zona industrial de Paita existen numerosas industrias de procesamiento de harina de pescado que vierten directamente sus aguas de procesos industriales directamente sobre el suelo de los acantilados las que sin ningún tipo de tratamiento terminan en el mar, conteniendo químicos y material orgánico descompuesto que se vierte a lo largo de unos dos kilómetros del litoral, lo cual no sólo implica un riesgo para la salud de las poblaciones aledañas sino que también constituye un daño irreparable para el paisaje de la zona.

Entre los principales responsables de la contaminación de las aguas en bahía se encuentran:

Responsable / Sitio	Contaminación
E.P.S. Grau S.A.	Vertimiento de aguas servidas provenientes del sistema de desagüe de la ciudad., que dispone las aguas residuales sin tratamiento, a través de un colector subacuático, que finalmente llega al mar
Empresas pesqueras ubicadas en la zona industrial de Paita Baja	Vertimiento de aguas residuales de proceso industrial (sanguaza y/o agua de cola) al cuerpo receptor (mar), las cuales también contienen compuestos tóxicos.
Buques cargueros, barcos de pesca industrial, Etc.	Descarga de aguas de lastre que traen consigo nuevas especies, entre ellas las que pueden causar mareas rojas, y también sustancias contaminantes.
Muelles artesanales	Aguas residuales de los desembarcaderos pesqueros artesanales, los cuales no cuentan con la infraestructura adecuada para el manejo de los residuos, contaminando con sanguaza la bahía.
Pescadores Artesanales	En su actividad producen residuos sólidos y líquidos como aparejos de pesca, pomos del cambio de aceite, vertimiento de aceites, bolsas plásticas, residuos fecales, etc, lo que causa una gran contaminación al mar.
Población/EPS GRAU	Existen colectores urbanos provenientes de la zona norte de Paita
Empresas de Hidrocarburos.	Derrames de Petróleo crudo en los ecosistemas marinos

El muelle privado de la empresa INREPA	Desembarque de pota, la cual es procesada en su planta industrial ubicada en tierra. La limpieza de las potas evisceradas se realiza con la misma agua de mar que es devuelta luego del proceso, alterando la calidad del agua
Empresa-El muelle de ENAPU	Se caracteriza por albergar actividades de transporte marítimo; sin embargo, los residuales de las sentinas de los barcos llegan al agua de mar, incrementando el deterioro de las aguas
Población/turistas	Frente al Malecón coexiste la actividad recreacional junto a residuos sólidos provenientes el lavado de embarcaciones y deposición de materiales de la población colindante.
Pescadores /turistas/ población	El muelle fiscal se caracteriza por albergar actividades de pesca y transporte marítimo artesanal; este muelle se encuentra deteriorado, por ello conduce residuos líquidos y sólidos al ambiente marino y costero.
EPS Paita	Se ha identificado vertimientos directos de la EPS Paita. Frente a Puerto Nuevo, Playa Chica y la zona naval, coexiste la industria pesquera junto a la comercialización de recursos pesqueros, conjuntos habitacionales los cuales descargan residuos líquidos y sólidos al ambiente costero marino
El Centro de Entrenamiento Pesquero	El Centro de Entrenamiento Pesquero, entidad dedicada a la investigación, capacitación y servicios de comercialización y congelado que originan residuales que son vertidos al mar.
Población/Rio Chira	El río llega a la Bocana de Vichayal con toda la carga microbiológica de las aguas residuales domésticas e industriales de la Provincia de Sullana, cuyas lagunas de oxidación no se encuentran en funcionamiento, así como de los desechos de residuos tóxicos provenientes de la actividad agrícola.

Fuente: Diagnóstico Ambiental de Paita-2013
Elaboración Propia

1.11.3.2 Contaminación del aire

Al ingresar a Paita, por la zona industrial de la ciudad, se siente intensos olores en el aire debido al procesamiento de harina de pescado en las plantas industriales. Este no es sólo un problema de los visitantes sino también de la población que se encuentra asentada cerca quienes tienen que lidiar con este problema a diario. A parte de los olores, los ruidos son también otro problema, ya que a ciertas horas del día aumentan considerablemente los decibeles originados por las mismas empresas o por el transporte pesado que se dirige al puerto. Existen gases contaminantes en el aire en las zonas urbanas cerca de las empresas procesadoras de productos hidrobiológicos como dióxido de azufre y plomo que podrían ser muy perjudiciales si logran exceder los límites máximos permisibles.



Figura 1.66. Buzón de desagüe colapsado

Fuente: Ma San, 2017

La basura orgánica que muchos pobladores dejan en los cerros y en la orillas de las playas genera malos olores en muchos sectores del centro urbano. Estos problemas restan potencia turística y generan un mal clima para el desarrollo y mejora en la calidad de vida de sus pobladores.

1.11.3.3 Contaminación del suelo

La bahía de Paita es una de las bahías más contaminadas de la región. Lamentablemente las empresas industriales que se encuentran en el litoral de la bahía vierten sus efluentes líquidos sobre la playa o sobre sus acantilados sin ninguna restricción.

Cuando los efluentes son vertidos la tierra se colora negra y tienen que pasar unos días en ser absorbidos por la superficie generando a la larga contaminación del subsuelo y del mar. Muchos de los colectores de desagües se vierten sobre la orilla de las playas también. Estos líquidos limitan la formación de especies marinas acuáticas que ayudan a oxigenar el mar y por tanto, no permiten el hábitat de los peces y moluscos.



Figura 1.67. Basura en la playa El Toril de Paita
Fuente: Ma San, 2017

La orilla de las playas, las quebradas, los drenes, los canales y los terrenos eriazos son espacios de vertimiento de cualquier tipo de sustancia y gran cantidad de residuos por parte de la población lo que genera el mismo problema pero a un menor nivel. Estas acciones no sólo contaminan el suelo sino también el paisaje de la zona.

1.11.3.4 Contaminación visual o del paisaje

La contaminación visual o del paisaje se trata de una contaminación que produce un impacto visual grave, el cual perturba al estado de nuestro cerebro, como del resto de animales de la zona afectada, porque el cerebro recibe demasiada información a cada momento que no puede ser procesada debidamente y, al final, ignora una parte y deja mucha de lado. Todo ello nos perjudica, desde la salud de los ojos hasta la del cerebro e incluso altera la tensión y produce estrés.

En la ciudad de Paita ha aumentado la instalación de paneles publicitarios en algunas avenidas y calles pero ha sido desordenada y sin control por parte de la autoridad municipal. En el centro de la ciudad, los letreros no se encuentran estandarizados en cuanto a características lo que se percibe como desorden visual entre los detalles de las pocas edificaciones monumentales y el comercio. El exceso de rótulos y pancartas pueden ser una distracción para los conductores y peatones y puede generar accidentes de tránsito.

La basura y el desmonte en varios puntos de la ciudad y sus playas aparte de generar contaminación del aire, del suelo y del agua también contaminan el paisaje ya que genera una mala imagen de la ciudad para los pobladores y visitantes.



Figura 1.68. Basura doméstica en las escorrentías del tablazo
Fuente: Ma San, 2017

1.11.3.5 Contaminación electromagnética

Es la originada por emisiones electromagnéticas que rodean en casi todos los rincones del planeta. Entre los principales emisores de estas emisiones tenemos líneas de baja, media y alta tensión, subestaciones, transformadores eléctricos y electrodomésticos. Toda la ciudad tiene líneas aéreas de energía eléctrica y todos los accesorios que se necesita para su funcionamiento. El nivel de electromagnetismo no es tan alto pero puede causar alteraciones de sueño, depresión, trastornos nerviosos, cambios de humor, fatiga crónica, irritabilidad, migraña, dolores reumáticos y fibromialgia, entre otros.



Figura 1.69. Emisores de ondas electromagnéticas en la ciudad de Paíta

Fuente: Ma San, 2017

Los campos electromagnéticos originados por la actividad humana se suman a los ya existentes en el propio planeta. Podemos clasificar estas radiaciones, en función de su frecuencia, en ionizantes y no ionizantes. Las ionizantes son radiaciones de muy alta frecuencia, con capacidad para romper los enlaces entre las moléculas, y con efectos cancerígenos probados como los rayos X. Las no ionizantes son de baja frecuencia y según la OMS (organización Mundial de la Salud) posibles cancerígenos tipo 2B. Aquí se encuentran las líneas de baja, media y alta tensión, subestaciones, transformadores eléctricos y aparatos domésticos.

1.12 IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS³¹

1.12.1 Geodinámica interna

Las fuerzas del interior de la tierra a causa del movimiento de la corteza se manifiestan a través de fenómenos como movimientos sísmicos, actividad volcánica y formación de las cordilleras. Todos ellos determinan la geodinámica interna.

1.12.1.1 Sismicidad

Los sismos que se dan en la costa Norte del Perú generalmente son originados por la interacción de la Placa de Nazca con la Placa Sudamericana, por lo que se les denomina de origen tectónico, siendo estos los de mayor importancia debido a que liberan mayor energía que otros sismos. Si su origen se da a una profundidad no mayor a 70 Km. (sismos superficiales), éstos son más violentos; también se producen sismos que estarían relacionados a fallas existentes.

La costa del Noroeste del Perú, se encuentra ubicado en la zona III de acuerdo al Mapa de Regionalización Sísmica del Perú; zona en que ocurren sismos de intensidad igual ó mayores a siete en escala de Richter.

Dentro de la zonificación sísmica del Perú la ciudad de Paita se encuentra ubicada en la zona I, considerada de alta sismicidad.

Los principales efectos geodinámicos, manifestaciones o impactos de la actividad sísmica sobre el asentamiento urbano son:

a. Tsunami

El tsunami o maremoto es una secuencia de ondas que se desplazan en todas direcciones y a gran velocidad, desarrollándose en las rutas que le son favorables y mitigándose en otras, hasta llegar a las costas en un tiempo determinado, dependiendo de la distancia y el relieve donde ataca.

³¹ Ministerio de Transporte, Comunicaciones, Vivienda y Construcción. Instituto Nacional de Desarrollo Urbano (2000). “*Mapa de peligros, plan de usos del suelo y plan de Mitigación de los efectos producidos por los desastres naturales en la Ciudad de Paita*”. Recuperado el 09 de enero de 2017 de http://bvpad.indec.gov.pe/html/es/ estudios_cs/piura.htm

En la costa de Paita, exactamente en la bahía del mismo nombre no se tiene registro de eventos de tsunami, sin embargo los diversos movimientos sísmicos de importancia han ocasionado eventuales variaciones en el nivel del mar. Los tsunamis más destructivos serían los de origen cercano, por altura de ola y por el tiempo de llegada a la costa.

De acuerdo a las estimaciones de altura de ola y a las condiciones del relieve del terreno, se ha llegado a determinar que las áreas inundables por tsunami en la zona costera de Paita, serían las siguientes:

- En la Zona Oeste de Paita el área inundable sería toda la franja costera hasta los acantilados que están sobre la vía que va al Complejo Pesquero, afectando esta infraestructura, así como La Base Naval, La Punta y el A.H. Puerto Nuevo, en este último los daños serían mayores debido al estado de las viviendas.
- En la Zona Central de la Bahía, el área inundable llegaría aproximadamente hasta los 550 metros de franja costera afectando el Zanjón, el Malecón Jorge Chávez, el Muelle Fiscal y sus exteriores y algunas calles paralelas a la costa.
- En la Zona Este por el Terminal Marítimo la ola llegaría hasta los acantilados que están detrás de este, afectando considerablemente la zona de acopio de contenedores.

b. Licuación de Suelos

El fenómeno de licuación se da en suelos de granulometría uniforme (SP), sueltos y total o parcialmente saturados. Durante un movimiento sísmico el suelo pierde su capacidad de resistencia y fluye hasta encontrar una configuración compatible con los esfuerzos sísmicos.

La existencia de napa freática elevada constituye un elemento condicionante para la probabilidad de ocurrencia de licuación; a menor distancia el epicentro de la superficie incide en mayor grado de licuación de suelo, durante un evento sísmico.

Las áreas de mayor posibilidad de ocurrencia de licuación de suelos serían la franja inmediata a la ribera del mar, que se ubica en un relieve entre 0 a 6 m.s.n.m. comprometiendo a las calles paralelas a todo el malecón Jorge Chávez, parte del casco antiguo, la zona denominada La Punta, el A.H. Puerto Nuevo, la Base Naval, el Complejo Pesquero y el terminal marítimo de la Empresa Nacional de Puertos Euroandinos,



Figura 1.70. Acantilados adyacentes al Terminal Portuario Euroandinos
Fuente: Ma San, 2017

c. Densificación de Suelos

El fenómeno de densificación del suelo se da principalmente en suelos de arenas sueltas, sobre todo cuando están muy secas. Este fenómeno consiste en un reacomodo de las partículas del suelo debido a la acción dinámica; en suelos de cohesión este fenómeno se da en presencia de agua que sirve como lubricante entre las partículas.

Las áreas de mayor posibilidad de ocurrencia de densificación de suelos están en toda Paita Alta debido a que cuenta con estratos de arena muy suelta características del desierto.

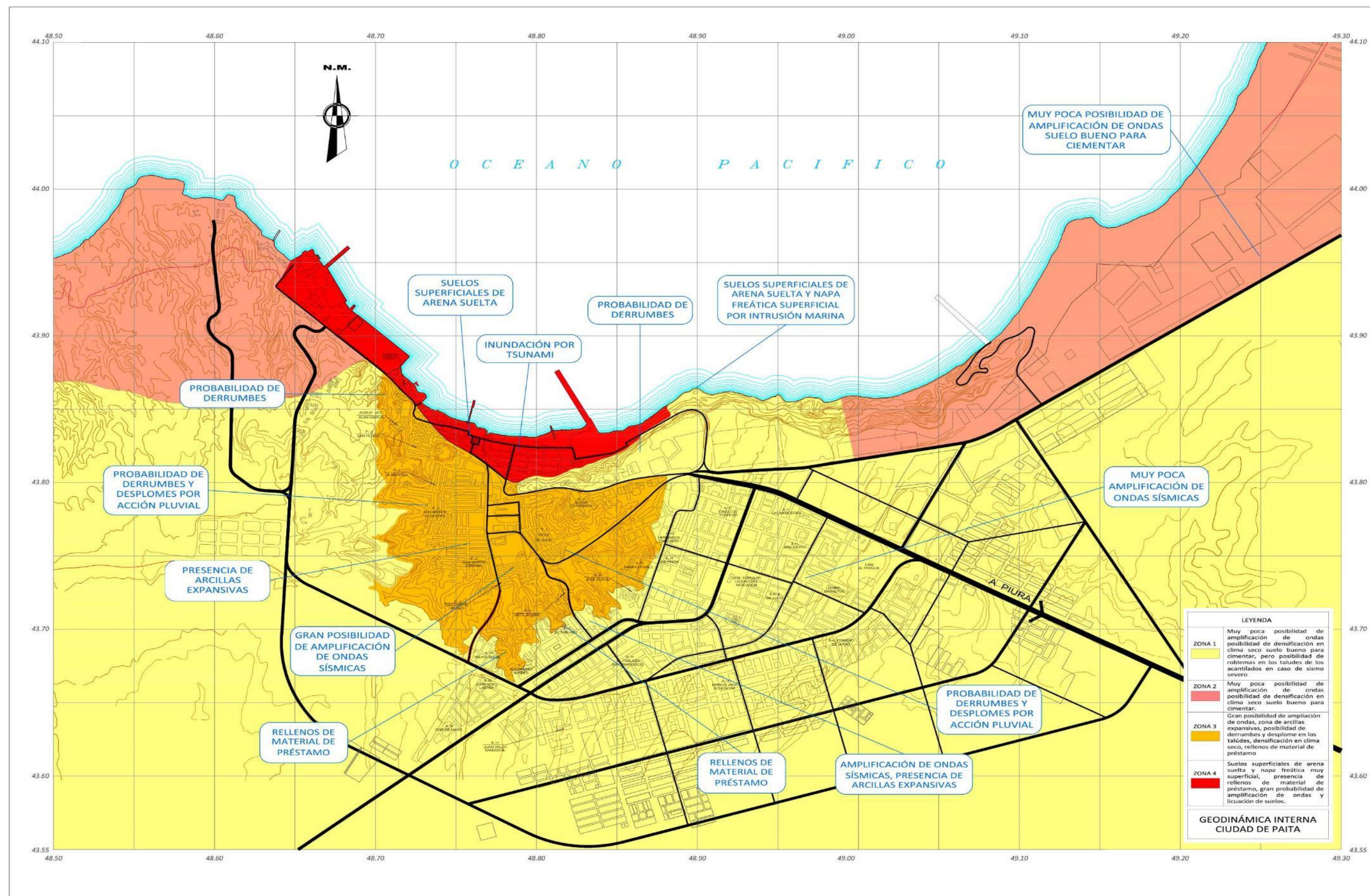


Figura 1.71. Mapa de Geodinámica Interna de la ciudad de Paita
Fuente: Elaboración propia

1.12.2 Geodinámica externa

Es la evaluación de los efectos de las fuerzas naturales generadas por la transformación de la superficie terrestre a causa de la acción pluvial, acción marítima y acción eólica. Dichas fuerzas naturales pueden causar desastres en ciudades como Paita que han crecido desmesuradamente sobre áreas peligrosas.

En la Geodinámica Externa de esta ciudad, la acción pluvial es el principal elemento que condiciona los peligros, e indirectamente condiciona parte de la geodinámica interna. Cabe mencionar que en menor grado de incidencia en los peligros se da la acción marítima y acción eólica.

1.12.2.1 Acción pluvial

Las lluvias anuales características del verano en el lado oeste de Piura no ocasionan mayores daños en la ciudad de Paita. Es cuando se presenta un fenómeno de “El Niño” cuando se pueden ocasionar las pérdidas humanas, de edificación, y económicas.

Se denomina Fenómeno “El Niño”, a la anomalía climática que se presenta a intervalos irregulares de la Costa Sudamericana del Pacífico, y que es precedido por la aparición de aguas marinas anormalmente más cálidas y valores negativos en el índice de Oscilación Sur.



Figura 1.72. Empozamiento de agua pluvia por el fenómeno El Niño Costero 2017
Fuente: Ma San, 2017

La actividad pluvial puede ocasionar:

a. Activación de Línea Talweg

Se refiere al drenaje de las aguas pluviales sobre la superficie del terreno, surcando y acentuando las depresiones del terreno por erosión, debido a la velocidad y caudal del agua de lluvia.

Estas líneas por su magnitud pueden clasificarse:

- **Quebradas:** Se caracterizan por el desplazamiento de aguas pluviales en mayor volumen, sobre depresiones del relieve topográfico que determinan el cauce de la quebrada. Estas pueden causar erosión de las riberas o inundaciones.
- **Escorrentías:** se caracterizan por el escurrimiento del agua pluvial de menor caudal sobre una determinada superficie de terreno. Las escorrentías ocasionan cárcavas en los taludes inestables que poseen materiales sueltos, que se desprenden en volúmenes de suelo o se desplazan por capas, hacia las partes bajas.



Figura 1.73. Formación de cárcavas producidas por la acción pluvial en Paita
Fuente: Ma San, 2017

b. **Lagunas**

La formación de lagunas consiste en la recarga hídrica de las zonas y/o áreas topográficamente deprimidas con escasas o nulas posibilidades de ser drenadas. Las lagunas causan el deterioro de las viviendas o edificaciones

c. **Erosión de Taludes**

Las aguas pluviales y la escorrentía producida por estas, causan la erosión de los depósitos eólicos y/o aluviales formando cárcavas en los taludes del tablazo que rodea la ciudad.

Esta erosión causa deslizamiento en los taludes inestables y el arenamiento de las partes bajas debido al desplazamiento de las aguas pluviales.

- **Deslizamientos:** se da en los taludes inestables, cuyo suelo está compuesto por arenas sueltas que no poseen aglutinantes, ni cementantes, por lo que se disgregan con facilidad, desplazándose como lodo o pequeños deslizamientos, favorecidos por la pendiente y la falta de cobertura natural del suelo.



Figura 1.74. Deslizamiento de tierra cerca al Malecón Jorge Chávez
Fuente: Ma San, 2017



Figura 1.75. Mapa de Geodinámica Externa de la ciudad de Paita
Fuente: Elaboración propia

1.12.3 Mapa de Peligros

Un mapa de peligros expresa el nivel de riesgo que podría presentarse una determinada área urbana. Entre la clasificación de peligros existe:

a. Altamente Peligroso

Supone que la acción de las fuerzas naturales son tan poderosas que pueden causar la destrucción de las edificaciones y el 100% de pérdidas. En estos sectores no se permite el uso urbano; las áreas son destinadas para Zona de Protección Ecológica o fines agrícolas. Dentro de la ciudad de Paita las pendientes del tablazo son zonas de Altamente peligrosas pero lamentablemente hay viviendas asentadas allí.

b. Peligrosos

Son aquellos en los que el grado de destrucción del fenómeno puede alcanzar el 100% en construcciones vulnerables, pero que sin embargo es factible de ser reducido con medidas adecuadas de mitigación. En estos sectores, en lo posible no deberían ubicarse edificaciones vulnerables como hospitales, escuelas, iglesias; las zonas residenciales deberán ser de densidad media a baja y las edificaciones deberán seguir pautas técnicas para reducir su grado de vulnerabilidad de acuerdo al tipo de amenaza.

c. Peligro Medio

Son aquellos que se encuentran amenazados por fenómenos de intensidad mediana, que causan daños moderados. En estos sectores pueden edificar todo tipo de construcciones previo estudio de suelo, con densidades media a alta.

d. Peligro Bajo

Son los que no se encuentran amenazados por fenómenos intensos por lo que podrán ubicarse en éstos edificaciones importantes, así como zonas residenciales de alta densidad.

CAPÍTULO 2

MARCO TEÓRICO

2.1 INTERVENCIÓN URBANA

Intervención, acción y efecto de intervenir (Tomar parte en un asunto).³²

Urbano, por su parte, es lo perteneciente o relativo a la urbe o ciudad (una aglomeración de edificios y habitantes que funciona como unidad administrativa y cuya economía se basa en actividades que no son agrícolas).³³

Entonces la intervención urbana son acciones y estrategias que se toman para transformar mediante proyectos ciertos territorios con el fin de mejorar las funciones y unidades de la ciudad que pueden o no estar dañadas, así como brindar mejor la calidad de vida de los ciudadanos.

La expresión Intervención Urbana es propia de la arquitectura y el urbanismo, se refiere a esos instrumentos que definen las estrategias de crecimiento de una ciudad, a los proyectos que inciden en su transformación. Intervención Urbana, puede ser reconstrucción, renovación, restauración, ampliación, remodelación, regeneración, liberación, consolidación, integración, restructuración, rehabilitación, reciclaje, revitalización, etc. En este sentido la Intervención Urbana se encuentra vinculada al concepto de ciudad, considerada esta como lugar que trasciende el hecho arquitectónico, la ciudad como espacio abierto a las actividades económicas, residenciales, al juego, al ocio, el arte conforme la sociedad lo necesite y demande.³⁴

El término Intervención Urbana se refiere a el hecho de alterar o modificar un espacio urbano, estas modificaciones pueden ser aplicadas de diferentes maneras, desde una simple pintura, el reacondicionamiento del espacio a través de nuevas texturas, iluminación, vegetación o agua, hasta complejas intervenciones que modifican por completo el antiguo espacio y lo conjugan con las nuevas construcciones que se levantarán en dicho lugar.³⁵

³² Real Academia Española. (2017) *Diccionario de la lengua española*. 23° Edición. <intervención>

³³ Real Academia Española. (2017) *Diccionario de la lengua española*. 23° Edición. <urbano>

³⁴ León, Merysol. (2000). *Intervención Urbana Mérida en los 50*. Recuperado de http://www.saber.ula.ve/bitstream/123456789/20380/1/merysol_leon.pdf

³⁵ Premio a la intervención. *ARKICISUR web magazine*. Recuperado el 10 de diciembre de 2016, de <http://www.arkcisur.cl>

Las intervenciones urbanas son proyectos y acciones estratégicas que producen efectos o impactos polivalentes y que por su carácter, dimensión y/o localización tienen función estructurante y, por lo tanto, contribuyen significativamente a la transformación y desarrollo del centro urbano.³⁶

Toda acción sobre el territorio, específicamente en el centro urbano, que tenga la capacidad de modificar características de la estructura socio-espacial, impactará de manera directa en la estructura de precios y por tanto en la distribución de las cargas y beneficios del proceso de urbanización.



Figura 2.1. Intervención urbana arquitectónica en Medellín, Colombia

Recuperado de <http://www.archdaily.pe/pe/02-6075/biblioteca-parque-espana-giancarlo-mazzanti>

El planteo de una intervención urbana implica varias cosas, pero sobre todo, una problematización inicial acerca de qué es esto de “actuar” en “la ciudad”. Una “acción”, esto es, el planteo de una dinámica, una alteración, un cambio, una sorpresa, el desenvolvimiento de un proceso de subjetivación que pueda devenir una experiencia de creación diferente.

Plantear una intervención en el espacio urbano implica rescatar a la ciudad como un ámbito de interacción y de creación de sentido material y simbólico. Para ello deberemos

³⁶ Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento. Dirección Nacional de Urbanismo (2009). *Manual para la elaboración de planes de Desarrollo Urbano*. Lima, Perú: El Instituto.

también “desnaturalizar” nuestro entendimiento de las posibilidades de uso y conocimiento de lo que ha sido demarcado para nuestro tránsito civil como “espacio público”. Es decir, abrirnos la posibilidad para pensar un espacio ni totalmente sometido al Estado ni disuelto en la sociedad civil. Si no, un espacio que se construya a partir de la incansable tensión entre estos dos mundos; un espacio que, marcado por la presencia del Estado, y por lo tanto, con determinados significados y tradiciones históricamente fortalecidas frente a otras, pueda reconocer esta determinación y plantear la posibilidad de construcción de otras fuerzas.³⁷

Entre los tipos de Intervención urbana se encuentran:

2.1.1 Regeneración Urbana

Regeneración, acción y efecto de regenerar (dar nuevo ser a algo que degeneró, restablecerlo o mejorarlo).³⁸

Urbano, por su parte, es lo perteneciente o relativo a la urbe o ciudad (una aglomeración de edificios y habitantes que funciona como unidad administrativa y cuya economía se basa en actividades que no son agrícolas).³⁹

Las actuaciones de regeneración urbana tienen por objeto la rehabilitación de edificios, junto con la mejora de la calidad, accesibilidad y sostenibilidad del medio urbano, incluidos los espacios libres, servicios urbanos e infraestructuras, cuando existan situaciones de obsolescencia o vulnerabilidad de áreas urbanas, o situaciones graves de pobreza energética.⁴⁰

Según las normas españolas, las regeneraciones urbanas pueden darse bajo dos regímenes: en suelo urbano consolidado, que es aquel que ya está constituido por las cuadras edificadas y su licencia es de manera directa; y los suelos urbanos no consolidados que son formados por aquellas partes de la ciudad en las que son precisas operaciones para completar la urbanización o se prevén operaciones de

³⁷ Chiarella, M., Fedele, J., Sferco, S., Basaber, H. (2007). Intervenciones urbanas - Transversalidad e interdisciplina para estudios urbanos. *Arquiteturarevista*. 3(2), 45-55.

³⁸ Real Academia Española. (2017) *Diccionario de la lengua española*. 23ª Edición. <regeneración>

³⁹ Real Academia Española. (2017) *Diccionario de la lengua española*. 23ª Edición. <urbano>

⁴⁰ Ley 7/2014 sobre Medidas sobre Rehabilitación, Regeneración y Renovación Urbana, y sobre Sostenibilidad, Coordinación y Simplificación en Materia de Urbanismo (2014). En Boletín Oficial Español. España.

renovación urbana. La regeneración urbana no cambia el uso del suelo en las áreas a intervenir, antes bien lo respeta mediante el impulso de la actividad económica, plantea una nueva gestión sostenible de los residuos, gestión eficiente del agua y eficiencia de las redes urbanas de energía.

Una regeneración urbana es rehabilitar el espacio urbano de las ciudades por medio de la atracción de capitales, recuperación de la identidad cultural y social e inclusión de la vivienda como uno de los mecanismos para lograr una diversidad de usos y vitalizar la utilización del espacio público.⁴¹

El término se presentó originariamente en Europa y Estados Unidos, luego se empezó a estudiar y aplicar en América con algunos muy buenos resultados como el proyecto “Malecón 2000” en Guayaquil y “Puerto Madero” en Argentina.



Figura 2.2. Regeneración Urbana en Puerto Madero, Buenos Aires, Argentina

Recuperado de <http://rh-destinations.com/es/royal-holidayargentinabuenos-aires-puerto-madero/>

Las regeneraciones urbanas se preocupan por la sostenibilidad ambiental en la intervención desde la proyección. Esto significa la optimización de los

⁴¹ Delgado Bohorquez, A. (2016). El Desarrollo de Viviendas de Interés Social y la Recuperación de Plusvalías en el Centro de Guayaquil: ¿Restricción u Oportunidad? *Revista de Urbanismo*, 0 (35), 100-127. Recuperado de <http://www.revistas.uchile.cl/index.php/RU/article/viewFile/42170/46764>

recursos y la reducción de la huella ecológica que se generaría. Se habla de un metabolismo urbano carbono cero, especialmente en los tejidos urbanos turísticos, recuperando mucha segunda vivienda con patologías debidas a la antigüedad de las construcciones e incorporando estándares actualizados de calidad turística y residencial. En definitiva, la intervención regeneradora de los tejidos urbanos de la ciudad consolidada se concreta en actuaciones de distinta naturaleza, la ciudad que resultó de la aplicación de modelos basados en la zonificación y segregación de usos, se dispone ahora a la regeneración en fragmentos urbanos que se ensayan a través del proyecto urbanístico piloto: polígonos de vivienda en las antiguas periferias, (barrios o barriadas), áreas de relleno o completamiento, áreas de transformación de usos o de nueva oportunidad (puertos, complejos industriales, áreas decaídas de oficinas), áreas de centralidad.⁴²

Es importante que la estrategia empleada compatibilice la capacidad comercial con la vitalidad pérdida de los centros históricos y se revaloren los espacios públicos y de equipamiento como recursos de la integración de la diversidad cultural en esos mismos centros. En los ya antiguos barrios periféricos del desarrollismo del siglo XX, la actualización va acompañada de rehabilitaciones bioclimáticas junto con, cuando corresponda, tratar la exclusión social desde la regeneración urbana.⁴³

En tiempos que se avizoran como una nueva era geológica, la acción humana ha provocado cambios de escala geológica sobre el planeta y como reacción nos encontramos ante un ideal de vida urbana emergente que fomenta la naturalización de la vida en la ciudad. La búsqueda del ocio y la ecología se canaliza en diversas acciones de reciclaje de la ciudad a través de modelos de ocupación de áreas de relleno o solares mediante proyectos sociales efímeros, huertos ecológicos y de ocio.

⁴² Moreno S., S. y Aguirre G., M. (2013). *El giro de la intervención urbana*. Recuperado de <http://www.repositorio.uchile.cl/handle/2250/117928>

⁴³ Moreno S., S. y Aguirre G., M. (2013). *El giro de la intervención urbana*. Recuperado de <http://www.repositorio.uchile.cl/handle/2250/117928>

2.1.2 Renovación Urbana

Renovación, es la acción y el resultado de renovar (dejar algo como nuevo, regresarlo a su estado original, reemplazar algo que ya ha servido por otra cosa nueva de la misma clase, reestablecer aquello que estaba interrumpido; dar nueva energía a algo, transformarlo).⁴⁴

Urbano, por su parte, es lo perteneciente o relativo a la urbe o ciudad (una aglomeración de edificios y habitantes que funciona como unidad administrativa y cuya economía se basa en actividades que no son agrícolas).⁴⁵

Las actuaciones de renovación urbana tienen por objeto la rehabilitación de los edificios y la mejora del medio urbano, en los mismos términos que las actuaciones de rehabilitación y regeneración urbana, junto con la renovación y mejora de los equipamientos y demás dotaciones urbanísticas, cuando existan situaciones de obsolescencia o vulnerabilidad de barrios o conjuntos urbanos homogéneos, o converjan circunstancias singulares de deterioro físico y ambiental que hagan necesarias acciones de demolición, sustitución o realojo de residentes.⁴⁶

Quizás el concepto más detallado; planteado por Grebler, en 1964; expresa que la Renovación Urbana es:

“El esfuerzo deliberado para cambiar el ambiente urbano a través del ajuste planeado a larga escala de áreas de la ciudad existente para los requerimientos presentes y futuros del trabajo y vida urbana. Se extiende tanto para usos residenciales como no-residenciales. El proceso envuelve el replanteamiento y el desarrollo comprehensivo de suelo, o la conservación y rehabilitación de áreas tratadas como ‘en deterioro’ que deben preservarse por su localización histórica y valor cultural todo dentro de un plan mayor de desarrollo de la ciudad”.

La Renovación Urbana es normalmente caracterizada como una acción gubernamental sustancial y como una nueva inversión privada a la vez por ser un

⁴⁴ Real Academia Española. (2017) *Diccionario de la lengua española*. 23ª Edición. <renovación>

⁴⁵ Real Academia Española. (2017) *Diccionario de la lengua española*. 23ª Edición. <urbano>

⁴⁶ Ley 7/2014 sobre Medidas sobre Rehabilitación, Regeneración y Renovación Urbana, y sobre Sostenibilidad, Coordinación y Simplificación en Materia de Urbanismo (2014). En Boletín Oficial Español. España.

proyecto a largo período de tiempo. La existencia de programas nacionales, acompañados de asistencia financiera y de otro tipo, manifiesta el interés nacional amplio en los problemas urbanos existentes, excediendo con creces los simples planes de vivienda pública. Las dimensiones de iniciativa gubernamental, soporte financiero, planificación, y empresa a larga escala distinguen la Renovación Urbana del simple reemplazo de pequeñas piezas y estructuras, que ha venido ocurriendo por siglos.⁴⁷

La renovación urbana es un instrumento de planificación de un sector urbano determinado que busca una dinamización económica, social y cultural del área intervenida y la mejora de la calidad de vida de la población mediante los beneficios como el logro de la densificación poblacional, mayor cantidad y calidad de espacios públicos, valorización del suelo, mejora de los servicios básicos, mayores inversiones en el área, mayores índices de consumo, más impuestos para la ciudad, entre otros.

2.1.3 Restauración

Restauración, acción y efecto de restaurar (recuperar o recobrar; reparar, renovar o volver a poner algo en el estado o estimación que antes tenía; reparar una pintura, escultura, edificio, etc., del deterioro que ha sufrido).⁴⁸

La restauración se define como “... la intervención profesional en los bienes del patrimonio cultural, que tiene como finalidad proteger su capacidad de degradación, necesaria para el conocimiento de la cultura” (Chanfón, 1988, p.250).

Según la Carta Internacional de Venecia en su artículo IX expresa que: “La restauración de un monumento [...] es una operación que debe guardar un carácter excepcional. Tiene como finalidad asegurar su conservación y revelar o restituir su valor y cualidades estéticas o históricas. Se fundamenta en el conocimiento profundo del monumento [...] así como de la cultura y técnicas que le son relevantes.

⁴⁷ Ekdahl, K (2011). *Renovación urbana en el centro de Santiago: Dinámicas de barrio y procesos de transformación en microterritorios*. Universidad de Chile. Santiago de Chile, Chile. Recuperado de http://repositorio.uchile.cl/tesis/uchile/2011/aq-ekdahl_k/pdfAmont/aq-ekdahl_k.pdf

⁴⁸ Real Academia Española. (2017) Diccionario de la lengua española. 23º Edición. <restauración>

La restauración se funda en el respeto hacia la substancia original o antigua del monumento [...] y sobre los documentos auténticos que le conciernen.”⁴⁹



Figura 2.3. Basílica Virgen de las Mercedes en Paita en restauración

Recuperado de <https://www.facebook.com/RESTAUROSAC/>

La restauración de una edificación es un proceso complejo en el que el estudio del monumento y su forma de intervención deber ser proyectada y ejecutada con responsabilidad con el fin de no alterar el valor del monumento. Es importante la concepción general del monumento con el fin de reducir los daños al inmueble. En este proceso se encuentran las siguientes etapas:

- a. Análisis Patológico: estudio de las condiciones de la edificación, sus características y niveles de deterioro.
- b. Sistema de información: búsqueda de la información concerniente a la historia de la edificación, documentos que acrediten la evolución e intervenciones de la obra y que nos ayuden a entender sus características de proyección.

⁴⁹ II Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos (mayo de 1964). *Carta Internacional sobre la Conservación y la Restauración de Monumentos y Sitio - Carta de Venecia 1964*. Recuperado de https://www.icomos.org/charters/venice_sp.pdf

- c. Diagnóstico Patológico: a partir de los estudios previos del nivel de deterioro e historia de la vivienda se buscan las causas de las zonas dañadas de la edificación y sus posibles soluciones.
- d. Propuesta de Intervención: se concibe el proyecto como un todo, no solamente en el tema formal, espacial y estructural de la edificación sino también en el tema de usos de la misma, proyectándose reducir en el tiempo que venga los efectos adversos que puedan volver a afectar a la edificación.
- e. Proyectos: se ejecuta la obra y se toman algunas decisiones en ella sin variar las especificaciones técnicas planteadas por el proyectista. Es importante la supervisión permanente de restauradores.

2.1.4 Conservación

La conservación de las poblaciones y áreas urbanas históricas es el elenco de medidas necesarias para su protección, conservación y restauración, así como para su desarrollo coherente y adaptación armónica a la vida contemporánea.

En arquitectura la conservación es, el conjunto de medidas destinadas a salvaguardar y prevenir la degradación de un edificio, incluyendo la realización de las obras de mantenimiento necesarias para el correcto funcionamiento de todas las partes y elementos del mismo.⁵⁰

La conservación de monumentos siempre resulta favorecida por su dedicación a una función útil a la sociedad; tal dedicación es por supuesto deseable pero no puede alterar la ordenación o decoración de los edificios. Dentro de estos límites es donde se debe concebir y autorizar los acondicionamientos exigidos por la evolución de los usos y costumbres.⁵¹

⁵⁰ Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (2006). *Reglamento Nacional de Edificaciones*. Lima, Perú: El Ministerio

⁵¹ II Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos (mayo de 1964). *Carta Internacional sobre la Conservación y la Restauración de Monumentos y Sitio - Carta de Venecia 1964*. Recuperado de https://www.icomos.org/charters/venice_sp.pdf

La conservación de monumentos implica primeramente la constancia en su mantenimiento. La conservación de un monumento implica la de un marco a su escala. Cuando el marco tradicional subsiste, éste será conservado, y toda construcción nueva, toda destrucción y cualquier arreglo que pudiera alterar las relaciones entre los volúmenes y los colores, será desechada.

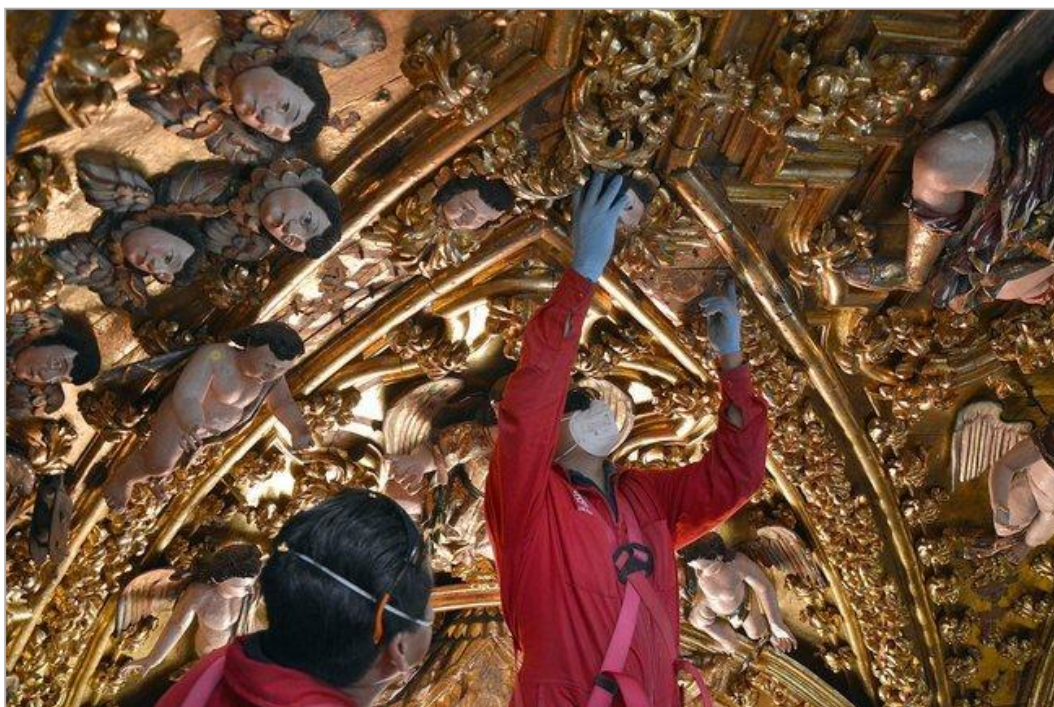


Figura 2.4. Conservación de altos relieves en altares y cúpulas

<http://www.diariodepalenque.com.mx/2015/01/inah-y-inba-continuaran-restaurando/>

El monumento es inseparable de la historia de que es testigo y del lugar en el que está ubicado. En consecuencia, el desplazamiento de todo o parte de un monumento no puede ser consentido nada más que cuando la salvaguarda del monumento lo exija o cuando razones de un gran interés nacional o internacional lo justifiquen.

La conservación de las poblaciones o áreas urbanas históricas sólo puede ser eficaz si se integra en una política coherente de desarrollo económico y social, y si es tomada en consideración en el planeamiento territorial y urbanístico a todos los niveles.

Los valores a conservar son el carácter histórico de la población o del área urbana y todos aquellos elementos materiales y espirituales que determinan su imagen.

Los valores a considerar en una conservación son:

- a. La forma urbana definida por la trama y el parcelario.
- b. La relación entre los diversos espacios urbanos, edificios, espacios verdes y libres.
- c. La forma y el aspecto de los edificios (interior y exterior), definidos a través de su estructura, volumen, estilo, escala, materiales, color y decoración.
- d. Las relaciones entre población o área urbana y su entorno, bien sea natural o creado por el hombre.
- e. Las funciones adquiridas por la población en el curso de la historia.

2.2 EL PROBLEMA DE LAS ÁREAS CENTRALES Y SUS INTERVENCIONES URBANAS.

La recuperación de las áreas centrales con valor histórico es uno de los principales temas en estudio para plantear y ejecutar un nuevo modelo productivo y sostenible de acuerdo a los cambios sociales, políticos y económicos que afectan a dichas áreas urbanas. Los centros históricos representan un espacio de cohesión e interacción social donde se pueden entender claramente la cultura urbana, gracias a un carácter que se afianza en la identidad construida a partir de la conciencia de la historia urbana y la memoria. En los centros se testimonia el vínculo entre centralidad y periferia, por su marcada influencia en el desarrollo de todo el contexto urbano existente.

El crecimiento de la urbe en las periferias en las ciudades latinoamericanas ha generado muchos problemas en el deterioro de los centros históricos de las ciudades. Al aparecer otros puntos centrales nuevos se dinamiza la vida urbana muy cerca a estos. Las actividades económicas generadoras de empleos y servicios, son reemplazadas por actividades productivas o de servicios de menor productividad o informales, así como también por familias de menores ingresos que subarriendan espacios de manera informal, generando tugurios y hacinamiento. Al convertirse la ciudad en policéntrica, muchas veces los centros históricos urbanos van deteriorándose y es común encontrar pequeñas empresas

de producción artesanal, solares o inmuebles destinados a almacenes o bodegas que se benefician de los bajos costos de alquiler. Así mismo, cabe mencionar que existen diferentes patrones de obsolescencia: física, funcional y económica.

Cuando se habla de recuperación de áreas centrales se hace referencia a la serie de acciones que el gobierno pueda emprender para lograr la rehabilitación y el mejoramiento económico, social y físico de una zona central urbana ya existente, en contraposición al desarrollo de nuevos asentamientos o infraestructura en la periferia. En este caso, el término recuperación se utiliza enfatizando los procesos económicos y sociales de este tipo de intervención.



Figura 2.5. Intervención en la plazoleta de la Integración en el Rímac, Perú.

Recuperado de <http://www.avina.net/avina/peru-inauguran-plazoleta-de-la-integracion-en-centro-historico-del-rimac/>

Un problema a partir de las regeneraciones o recuperaciones de los centros tradicionales de las ciudades es la movilidad de ciertas clases sociales a partir del encarecimiento del suelo y de las nuevas dinámicas económicas-sociales-urbanas implantadas. Existen, sin embargo, formas de evitar este fenómeno, y una de ellas es la participación de la comunidad involucrada, como una vía de paliar los efectos adversos de un posible desplazamiento. Existen también diferentes instrumentos de gestión del suelo que pueden ayudar a evitar este fenómeno, como las zonas de inclusión, los fideicomisos comunitarios de tierra, instrumentos tributarios, derechos de desarrollo transferibles.

2.3 ESPACIO PÚBLICO

Espacio público es el lugar donde cualquier persona tiene el derecho de circular, caso opuesto a los espacios privados, donde el paso puede ser restringido, generalmente por criterios de propiedad privada, reserva gubernamental u otros. Por tanto, espacio público es aquel espacio de propiedad pública, dominio y uso público.⁵²

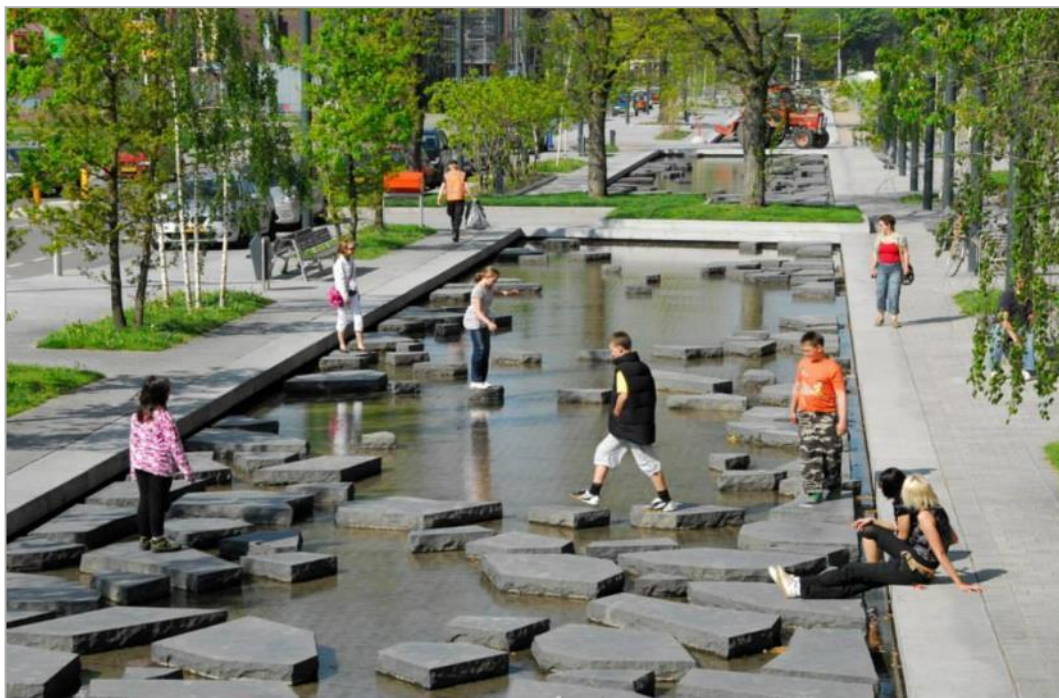


Figura 2.6. Espacio público para interacción de los ciudadanos

Recuperado de <http://www.archdaily.pe/pe/787067/4-espacios-publicos-que-destacan-por-incluir-el-agua-en-la-vida-urbana>

El espacio es por definición el entorno físico que nos rodea y sobre el que se desarrollan funciones materiales y tangibles. Por ello, al hablar del espacio público podemos añadirle al concepto físico de espacio la connotación de colectivo, y acabar tratando el espacio público como escenario accesible de la interacción social cotidiana, en el que se desarrollan las actividades que tienen como fin satisfacer las necesidades urbanas. De este modo, describimos el espacio público no sólo como soporte material de magnitudes físicas, sino que además se le atribuyen las dimensiones sociales, culturales y políticas. En el espacio público se genera relación, identificación, manifestación, es lugar de encuentro y vida

⁵² Romero, G. A. (2011). *Propuesta de plan de desarrollo y proyecto de parque-corredor turístico de acceso público en la zona costera de Puerto Peñasco, Sonora* (tesis de pregrado). Universidad de Sonora, Hermosillo, México. Recuperado de <http://www.bidi.uson.mx/TesisIndice.aspx?tesis=21988>

urbana, de contacto entre personas, es el espacio capaz de trascender los límites de los intereses individuales y de generar expresión colectiva.⁵³

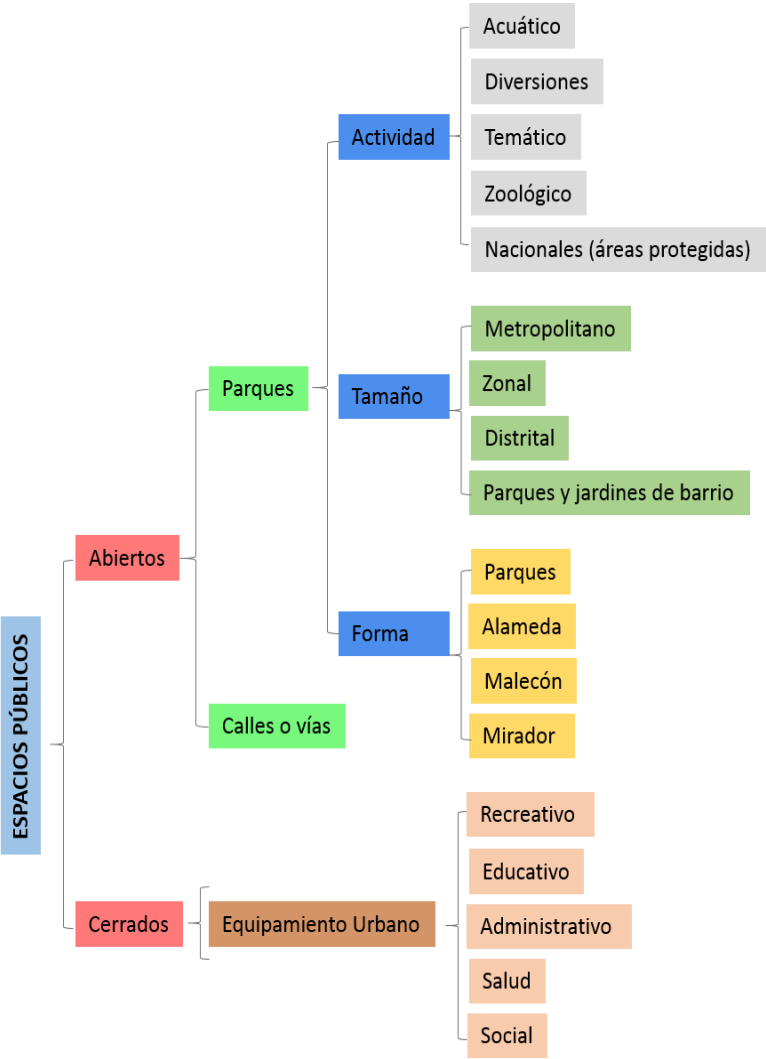


Figura 2.7. Esquema de clasificación de los espacios públicos
Fuente: Elaboración propia

El espacio público supone uso social colectivo y diversidad de actividades, y sus características pueden ser evaluadas a partir de la capacidad que presenta para generar intensidad y relaciones sociales, para acoger y mezclar grupos y comportamientos, así como su capacidad para estimular la identificación, la integración y la expresión cultural y colectiva.

⁵³ Hernando Navarro, E. (2012). *Sobre la dimensión social, cultural y política del espacio público*. Recuperado de <http://www.urban-compass.com>

El espacio público responde a ciertas dimensiones que permiten su cualificación:

a. Dimensión físico territorial y urbanística

Es la característica más tangible del espacio, ya que el espacio es un territorio visible, un área con límites físicos fácilmente reconocible por un grupo determinado de personas.

b. Dimensión política

Es básicamente una relación entre dos dimensiones una cívica y una política. El espacio público es un diálogo entre la administración pública como propiedad jurídica del territorio y los ciudadanos quienes le otorgan un auténtico uso y un carácter de dominio público.

c. Dimensión cultural

La cultura se representa en lo material y lo inmaterial, según requerimientos y pautas culturales de los grupos, por aceptación consciente o inconsciente de la sociedad. En los espacios públicos existen muestras físicas que se pueden apreciar que son resultado de la cultura e idiosincrasia de sus usuarios que lo frecuentan.

d. Dimensión social

Es la base de cualquier forma de integración o interrelación entre personas, sin importar nuestro origen, condición social e idiosincrasia, por tanto nos establece como iguales dentro de él.

f. Dimensión económica

Existe una relación muy directa entre lo social y lo económico dentro del espacio público. La comercialización dentro de estas áreas es un uso complementario dentro del desarrollo de otras actividades.⁵⁴

⁵⁴ *Espacio Público*. Recuperado de <http://www.ub.edu/multigen/donapla/espacio1.pdf>

2.4 IMAGEN DE LA CIUDAD

Kevin Lynch se basa en una relación directa y cotidiana entre ciudad y habitante en su libro “La Imagen de la ciudad” y proporciona un “mapa mental” con el cual es posible recorrer y ubicarse en el espacio urbano.

Las imágenes ambientales son el resultado de un proceso bilateral entre el observador y su medio ambiente. El medio ambiente sugiere distinciones y relaciones, y el observador – con gran adaptabilidad y a la luz de sus propios objetivos – escoge, organiza y dota de significado lo que ve. La imagen desarrollada en esta forma limita y acentúa ahora lo que se ve, en tanto que la imagen en sí misma es contrastada con la percepción filtrada, mediante un constante proceso de interacción. De este modo, la imagen de una realidad determinada puede variar en forma considerable entre diversos observadores.

Entre los elementos de la imagen de la ciudad tenemos:⁵⁵

a. Sendas

Son los conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente. Pueden estar representadas por calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas. Para muchas personas son éstos los elementos preponderantes en su imagen. La gente observa la ciudad mientras va a través de ella y conforme a estas sendas se organizan y conectan los demás elementos ambientales.

b. Bordes

Son los elementos lineales que el observador no usa o considera sendas. Son los límites entre dos fases, rupturas lineales de la continuidad, como playas, cruces de ferrocarril, bordes de desarrollo, muros. Constituyen referencias laterales y no ejes coordinados. Estos bordes pueden ser vallas, más o menos penetrables, que separan una región de otra o bien pueden ser suturas, líneas según las cuales se relacionan y unen dos regiones. Estos elementos fronterizos, si bien posiblemente no son tan dominantes como las sendas, constituyen para muchas personas importantes rasgos organizadores, en especial en la función de mantener juntas

⁵⁵ Lynch K., (1960). *La Imagen de la ciudad*, Editorial Gustavo Gili.

zonas generalizadas, como ocurre en el caso del contorno de una ciudad trazado por el agua o por una muralla.

c. Nodos

Son los puntos estratégicos de una ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen los focos intensivos de los que parte o a los que se encamina. Pueden ser ante todo confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, un cruce o una convergencia de sendas, momentos de paso de una estructura a otra. O bien los nodos pueden ser, sencillamente, concentraciones cuya importancia se debe a que son la condensación de un determinado uso o carácter físico, como una esquina donde se reúne la gente o una plaza cercada. Algunos de estos nodos de concentración constituyen el foco y epítome de un barrio, sobre el que irradian su influencia y del que se yerguen como símbolos. Se les puede dar el nombre de núcleos. Por supuesto, muchos nodos tienen rasgos de confluencias al mismo tiempo que rasgos de concentraciones. El concepto de nodo está vinculado con el concepto de senda, ya que las influencias son típicamente la convergencia de sendas, acontecimientos en el recorrido. Del mismo modo está vinculado con el concepto de barrio, puesto que los núcleos son típicamente los focos intensivos de barrios, su centro polarizador. De cualquier modo, en casi toda imagen pueden hallarse algunos puntos nodales y en ciertos casos pueden constituir el rasgo dominante.

d. Hitos

Los hitos o también llamado mojones son otro tipo de punto de referencia, pero en este caso el observador no entra en ellos, sino que le son exteriores. Por lo general se trata de un objeto físico definido con bastante sencillez, por ejemplo, un edificio, una señal, una tienda o una montaña. Su uso implica la selección de un elemento entre una multitud de posibilidades. Algunos mojones están distantes y es característico que se los vea desde muchos ángulos y distancias, por arriba de las cúspides de elementos más pequeños y que se los utilice como referencias radiales. Pueden estar dentro de la ciudad o a tal distancia que para todo fin práctico simbolice una dirección constante. De este tipo son las torres aisladas, las cúpulas doradas y las grandes colinas. Incluso un punto móvil, como el sol, cuyo

movimiento es suficientemente lento y regular, puede ser empleado. Otros mojones son fundamentalmente locales, siendo visibles únicamente en localidades restringidas y desde determinados accesos. Entre ellos figuran los innumerables letreros, frentes de tienda, árboles, tiradores de puertas y otros detalles urbanos que caben en la imagen de la mayoría de los observadores. Se trata de claves de identidad e incluso de estructura usadas frecuentemente y parece que se confía cada vez más en ellas a medida que el trayecto se hace más familiar.

2.5 DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE

Los diferentes modos de intervención han partido de los problemas ambientales, sociales y económicos de los últimos años. Actualmente las ciudades se pueden considerar microcosmos que se enfrentan a desafíos sociales eminentemente urbanos. Las diferentes experiencias en intervenciones urbanas han demostrado que cada una de estas ciudades tiene particularidades en sus problemas y por tanto, no existe un modelo universal para lograr los objetivos que se podrían plantear. El desarrollo urbano sostenible obliga a modificar las pautas urbanísticas que se han venido tomando en los últimos años. Ahora la eficiencia y eficacia debe reflejarse en diagnosticar, proponer, programar, definir, gestionar, controlar y evaluar las plurales actuaciones urbanísticas que se desarrollan en las ciudades y demás núcleos habitados.

Actualmente existe una reconsideración de las políticas públicas con el fin de reordenar los espacios ya urbanizados, no siendo ni útiles ni suficientes las aproximaciones tradicionales de carácter específicamente urbanístico y local. En los últimos años, muchas de las decisiones políticas que se han tomado no han facilitado el desarrollo urbano y la integración social en las ciudades.

El desarrollo sostenible, no deja de ser otra cosa que el desarrollo duradero y garantizador de calidad de vida para toda la población que habita en las ciudades, y no para unos pocos que se puedan beneficiar de intervenciones urbanísticas puntuales, en el mejor de los casos. Porque de lo que se trata ya no es solo de buscar soluciones a “las partes” que presenten alguna patología dentro de la ciudad, sino de no generar más efectos perversos con las intervenciones públicas, de todo signo. Es decir, de actuar para que funcione de manera cohesionada del entero sistema urbano, donde “todo” se relaciona con “todo”, y sin actuar

sobre “todo” difícil será hablar de cambios en la buena dirección. La distinta situación de barrios o ámbitos de la ciudad, y las distintas técnicas jurídicas y políticas públicas que son aplicables para resolver las cuestiones que plantea esa situación diversa, no con lleva que la ciudad no deba ser entendida como un todo, como un sistema.

La búsqueda de ventajas que permitan competir en una economía cada vez más global y sostenible exige un mejor aprovechamiento de los recursos propios, no podemos permitirnos el lujo de perder de vista la importancia estratégica que tienen todos los recursos que los espacios urbanos poseen no solo el parque edificado, con independencia de su valor por razones culturales, sino el entero capital urbano que acumulan las ciudades. Por otro, y como consecuencia de lo anterior, el desarrollo territorial tiene que estructurarse en torno a un modelo económico en el que los citados recursos deben contribuir más decididamente, lo que significa encontrar vías para su plena integración del desarrollo urbano en las políticas de desarrollo regional y local.



Figura 2.8. Parque Eólico y energías limpias en Talara, Piura, Perú

Recuperado de <http://www.rumbominero.com/noticias/energia/en-marzo-de-este-ano-se-integro-central-eolica-tres-hermanas-al-sein-informa-mem/>

Un fin de la sostenibilidad es la mejora de la cohesión social, construir una sociedad justa para que todos podamos habitarla en armonía y eficiente para preservarla. La eficiencia, o lo que es lo mismo, usar y generar energía con el menor gasto posible, es componente de

la sostenibilidad. En la actualidad, una ciudad es más competitiva y sostenible cuando reduce la huella ecológica de sus acciones.

2.6 PLAN MAESTRO ⁵⁶

Tiene su origen en el año 1960 en los países de América del Norte y es un instrumento de planificación de un área urbana. Se compone, básicamente, de una imagen objetivo con la idea del proyecto de ciudad que se quiere lograr, una memoria con una cartera de proyectos, etapas de gestión, estrategias de implementación y posterior seguimiento del plan.



Figura 2.9. Plan Maestro en el antiguo Aeropuerto de Cerillo en Santiago de Chile.

Recuperado de <http://omarperezsantiago.blogspot.pe/>

Un Plan Maestro Urbano es un instrumento que busca poner en relación las distintas acciones de intervención sobre un territorio para la creación de condiciones ideales para el desarrollo urbano o actuación sobre un conjunto urbano existente. Busca ser una propuesta integral de ocupación físico-espacial del territorio, para el mejoramiento del conjunto total. Es un marco amplio de actuación para los diversos actores que participan de manera continua

⁵⁶ Rubén González Aguayo. (2006). Planes Maestros como herramienta de gestión de Megaproyectos de Diseño Urbano liderados por el Estado y ejecutados por el sector privado: El caso del Portal Bicentenario Cerrillos. *Revista de Arquitectura*, 12(13). Recuperado de <http://www.dearquitectura.uchile.cl>

en la iniciativa, busca integrar acciones de diferente escala y cobertura, y respecto diversos temas tratados sistémicamente y bajo unas condiciones históricas dadas, condiciones de participación ciudadana (apoyo-oposición), y condiciones políticas, financieras e instrumentales dadas.

Con exactitud el desarrollo de un Plan Maestro no corresponde a un dispositivo de “planificación tradicional”, sino más bien, a un esquema de una gestión o gerenciamiento de cierto territorio, donde se establecen criterios orientadores de la acción, gestión, e inversiones, en pos de la materialización de una visión de desarrollo para el área de estudio. Corresponde a un dispositivo generalmente inserto en el marco conceptual de la Planificación Estratégica, cuya lógica proposicional del destino, uso y visión de desarrollo para el territorio de intervención nace de una evaluación de las potencialidades y limitaciones que forman parte de la iniciativa, que toma forma de fortalezas, oportunidades, desafíos y amenazas, a través de un análisis supuestamente participativo.

El Plan Maestro, corresponde a una definición de acciones o gestión en etapas, dilatada en el tiempo, cambiante en objetivos proyectuales, pero con una clara estrategia de posicionamiento e implementación, fuertemente vinculada a la respuesta a las condicionantes negativas o limitaciones que significan riesgos para la materialización del proyecto, así como al aprovechamiento de las cualidades del terreno y su entorno, para el éxito de la operación. Supone elementos como estrategias de inversión, de etapas, estudio de escenarios o cambios normativos necesarios, inclusive, lineamientos sobre cómo deben estructurarse los aparatos de gestión o estructuras institucionales necesarias para el éxito de la iniciativa. Presenta además una “imagen objetivo”, o proposición de imagen y traza urbana, correspondiente a la imaginabilidad del lugar, expresada en una ilustración gráfica, que da expresión física al Plan Maestro.

Los Planes Maestros, constituyen dispositivos flexibles de articulación de intereses, acorde a los objetivos de un megaproyecto urbano. Constituyen una herramienta relativamente fácil de administrar y ajustar a las circunstancias concretas que se presenten en el desarrollo del proyecto. El Plan Maestro, ofrece adecuadas posibilidades, para transar y sensibilizar los resultados de cada etapa, e ir definiendo “en la contingencia” el nivel de alcance de la propia voluntad política institucional y económica, para con un proyecto. Constituye una plataforma sobre la que la gerencia de un proyecto conduce, reformula los objetivos y traduce sus decisiones económicas a la forma urbana. De este modo, permite ir

generando paso a paso, un contexto adecuado al negocio, tanto desde la acomodación de ésta a los dispositivos normativos, o modificación de éstos a las propuestas (con cambios a los instrumentos vigentes de planificación urbana), así como el escenario económico, acorde a los objetivos del proyecto.

El Plan Maestro Urbano, constituye una herramienta interesante para la materialización de megaproyectos urbanos con énfasis público. Como dispositivo de gestión, constituye una herramienta flexible, de carácter orientador, valiosa en tanto brinda múltiples posibilidades a la gestión de un proyecto urbano. Sin embargo, es necesario presentar y debatir los resultados de esta herramienta, en función tanto de sus ventajas como de sus limitaciones para el logro de objetivos públicos relacionados con el sentido de las intervenciones, la forma e imagen urbana resultante.

2.7 MALECÓN

Un Malecón es un espacio público con función recreativa que se forma paralelo a una fuente de agua. Su forma es lineal ya que se da en condiciones muy específicas, generalmente en la rivera de un río o en las costas, o en sobrantes de la ciudad como camellones.



Figura 2.10. Malecón Puerto Vallarta, Jalisco, México

Recuperado de <http://www.archdaily.pe/pe/623915/malecon-puerto-vallarta-trama-arquitectos>

El malecón es un elemento de vital importancia ya que siempre han existido como parte de los pueblos y ciudades desde su fundación. A lo largo de la historia, este espacio ha estado destinado para recreación y vías públicas, atracar embarcaciones pequeñas; protegerse de los peligros de los fenómenos naturales y mareas altas; y defenderse de ataques bélicos. Incluso, urbanísticamente, han sido la pauta de inicio en torno a la cual se ha dado el crecimiento morfológico de muchos asentamientos.

Los estados e instituciones los revalorizan con la finalidad de que no pierdan su función económica, social y recreativa en la urbe. Los proyectos comprenden desde intervenciones urbanas paisajísticas, la renovación de sus espacios aledaños, o complejos proyectos urbanos arquitectónicos que comprendan también intervenciones de grandes equipamientos como puertos o muelles.

2.7.1 Malecón marítimo

También conocido como paseo marítimo en algunos países europeos, es un espacio urbano público formado en la orilla del mar en el cual se organizan generalmente diferentes espacios públicos, recreacionales, culturales y comerciales; a veces ampliamente urbanizados, que se construyen en áreas urbanas y definen su encuentro con el mar.

Su diseño, función y grado de actuación sobre el territorio dependen de parámetros políticos, legales, urbanísticos, económicos, culturales y sociales. Generalmente facilitan el acceso a playas y ofrecen amplios paseos peatonales, proveyendo a las ciudades de espacios lúdicos de distinta índole. Otras veces son actuaciones pequeñas que tienen por objeto preservar cualidades naturales existentes en el territorio. Los muros sobre los que suelen apoyarse, además, ayudan a proteger los núcleos habitados de las aguas revueltas durante las tempestades.⁵⁷

Entre las principales ventajas de contar con un espacio urbano costanero se encuentran:

- Impedir la agresión de la costa y proteger el litoral existente.

⁵⁷ Paseo marítimo. Recuperado de https://es.wikipedia.org/wiki/Paseo_mar%C3%ADtimo

- Materializar el límite entre lo construido y lo natural.
- Favorecer y preservar el uso público del litoral.
- Mejorar la calidad urbana y las relaciones ciudadanas.
- Configurar la fachada urbana de cara al mar.
- Mejorar la estructura urbanística y solucionar ciertos problemas de esta índole.



Figura 2.11. Playa y Malecón en Bajondillo, Torremolinos, España
Recuperado de <http://www.viajarporespana.net/torremolinos>

CAPÍTULO 3

INFORMACIÓN ESPECÍFICA

3.1 DELIMITACIÓN Y UBICACIÓN DEL ÁREA EN ESTUDIO

La ciudad de Paita, cuenta con el puerto más importante del norte del país desde la época colonial. Luego de instalarse en el puerto los primeros españoles empieza un moderado y gradual proceso de urbanización en lo que hoy es el centro de la ciudad a partir del borde urbano que significaba el mar. La disposición de las viviendas se hizo tomando como base el trazado de las calles longitudinales paralelas a partir de las costas, retirándose algunos metros para protegerse de las mareas altas. Se dejan pequeños pases transversales para comunicarse entre las largas calles.

Durante aproximadamente trecientos años las costas de la bahía permanecieron sin ningún tipo de acondicionamiento para su uso, pero las funciones desarrolladas eran meramente de circulación o estar. El espacio que se planteó para defender sus viviendas se volvió muy importante, pues se desarrolló en él múltiples actividades vinculadas a la actividad pesquera y portuaria. Las zonas en las que ahora se ubican el malecón y plaza de armas fueron espacios sin limitaciones ni restricciones sociales de ningún tipo y son en Paita los primeros espacios públicos que generaron toda la trama urbana de Paita Baja.

El Malecón Jorge Chávez de Paita, urbanísticamente, representa para la ciudad una barrera urbana, ya que es un obstáculo o imitación física; un borde urbano, por ser un elemento lineal que el observador no usa; una senda, porque facilita la circulación por el mismo y un hito, por la importancia histórica, cultural y natural. Estos elementos le dan al área en estudio y contexto inmediato gran valor urbano para ser tratado por ser parte de su imaginario urbano de sus pobladores.

El área en estudio posee gran potencial no sólo urbano, también turístico, cultural, comercial y recreativo. Desde el Malecón Jorge Chávez se puede acceder a la playa de la ciudad con majestuosas vistas al mar; del muelle fiscal y gran cantidad de embarcaciones artesanales; así como el gran muelle de espigón del terminal portuario y esporádicamente grandes embarcaciones que llegan a la bahía para el traslado de las mercancías. Cerca al mismo se encuentran equipamientos urbanos de Paita de antaño, joyas invaluable de la arquitectura republicana piurana como la Iglesia San Francisco, la Antigua Aduana de Paita,

la Plaza Bolognesi, El Club Liberal, la Casa Raygada y la Calle Junín con sus casonas. Existen otros equipamientos muy importantes para el desarrollo administrativo y económico de la provincia como la municipalidad, las entidades financieras y locales comerciales.

Actualmente la infraestructura existente con 350 metros lineales es poco utilizada por la población por tanto se ha convertido en una zona de delincuencia. Las actividades delincuenciales durante las noches se han masificado en esta zona por la falta de mantenimiento del espacio público. El proyecto actual, no logró ser signo de identidad de la ciudad y los pobladores no cuidan de él lo que generó su deterioro.

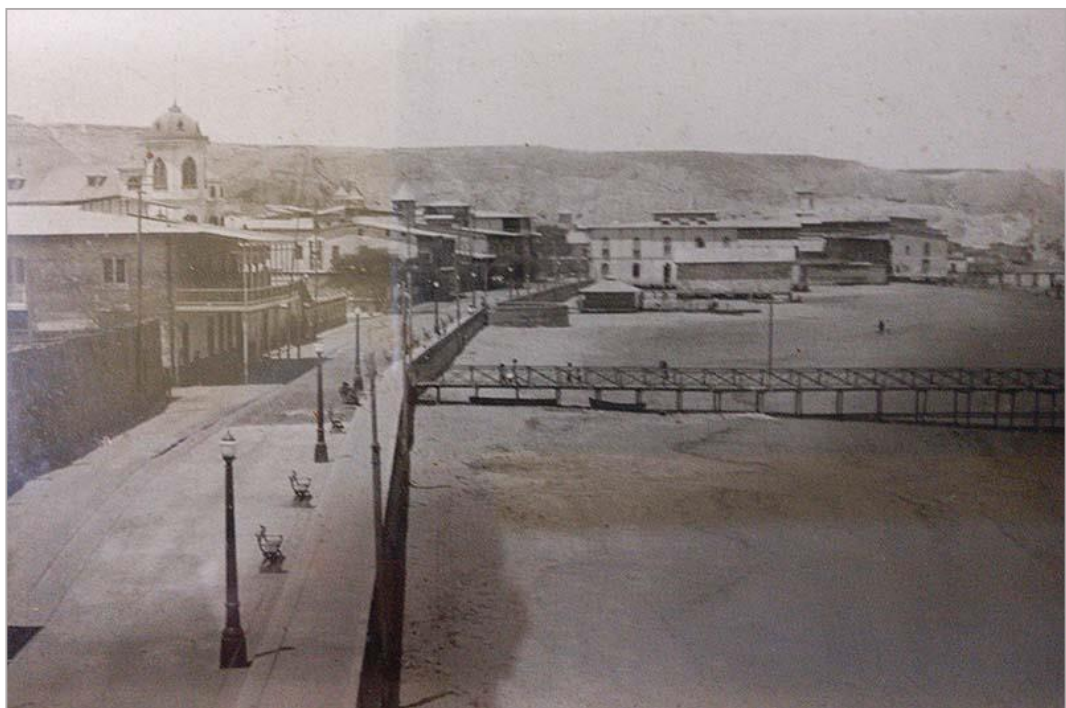


Figura 3.1. Malecón de Paita y muelle desaguadero en 1950

Recuperado de <http://paitaenelmundo.com/paita-la-antigua>

Este proyecto tiene como fin brindar facilidad a la población local, visitantes extranjeros, nacionales para acceder a espacios adecuados de recreación, esparcimiento, y donde puedan realizar actividades turísticas, lo que genera que la población de la ciudad de Paita pueda acceder a mayores ingresos económicos por el incremento de turistas y mejorar su calidad de vida.

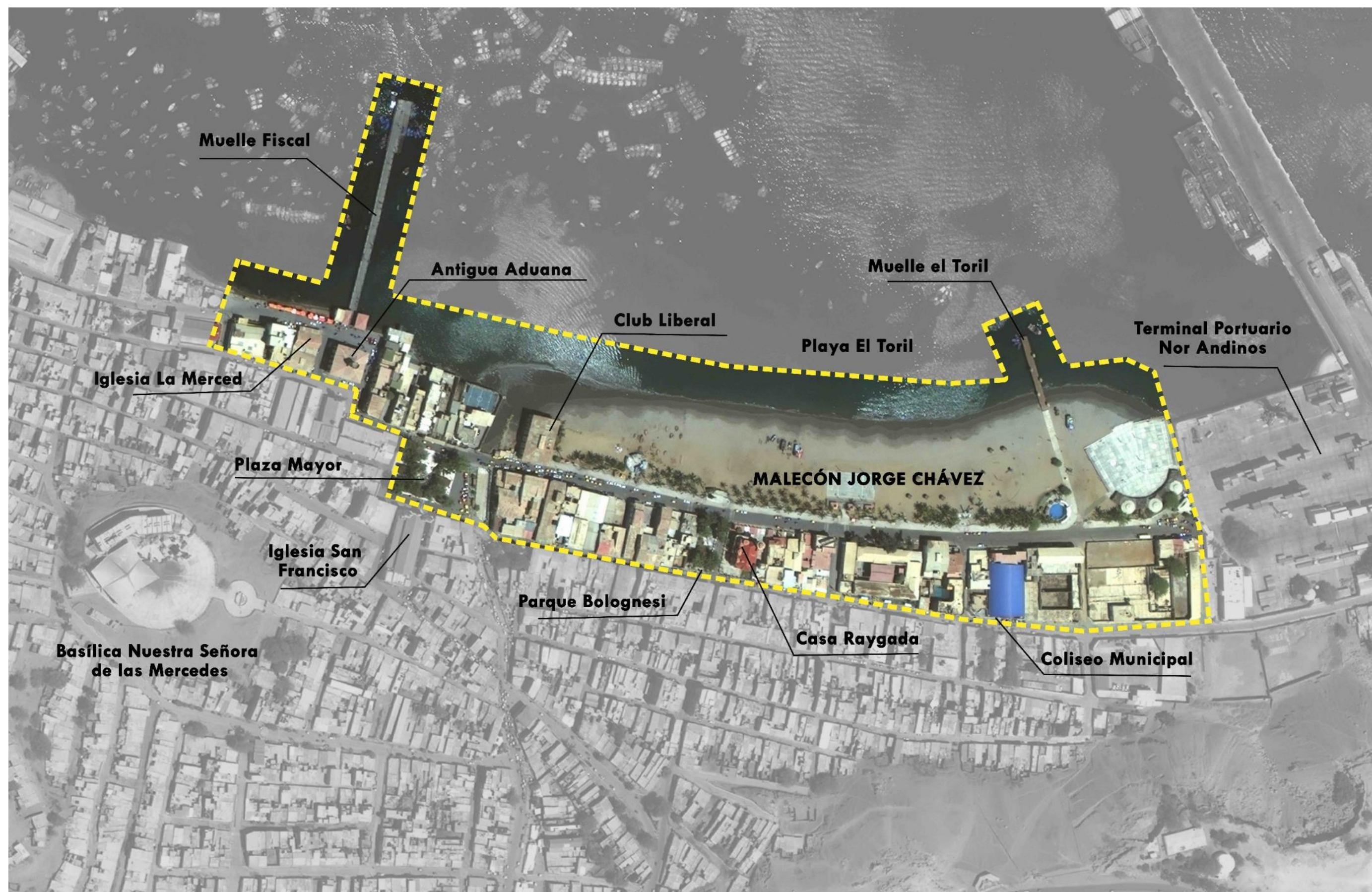


Figura 3.2. Área de intervención
Fuente: Elaboración propia

3.2 ANÁLISIS DEL ÁREA A INTERVENIR

3.2.1 Aspectos Geográficos ambientales

3.2.1.1 Temperatura

Las temperaturas en el área de estudio son cálidas y templadas. Más del 50% de los días durante los meses de enero, febrero, marzo y abril las temperaturas pueden superar los 30 °C y en los días de los meses restantes la temperatura oscila entre los 25 °C y 30 °C.

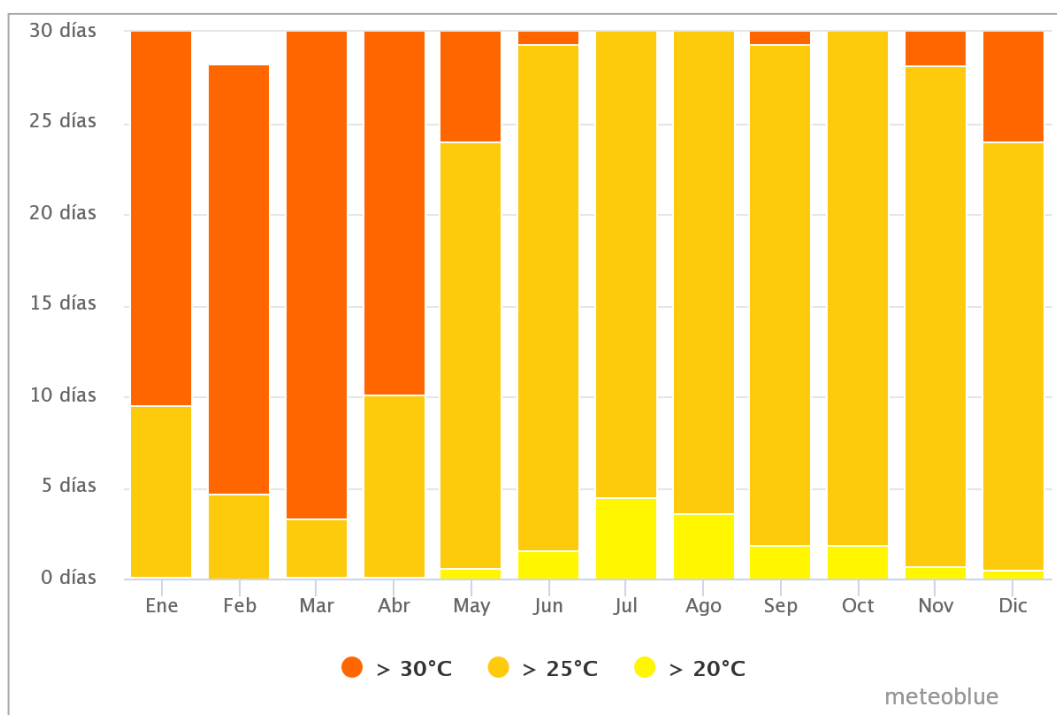


Figura 3.3. Promedio de temperatura por mes en la ciudad de Paita

Recuperado de https://www.meteoblue.com/es/tiempo/pronostico/modelclimate/paita_per%C3%BA_3694112

3.2.1.2 Precipitaciones

En el área de estudio, al igual que en toda la ciudad las precipitaciones están presentes durante los meses de verano. Marzo es el mes con mayor cantidad de precipitación pluvial y estas pueden alcanzar los 50 milímetros.

3.2.1.3 Vientos

El área a intervenir se encuentra en Paita Baja en las costas de la Bahía por tanto las brisas marinas son los vientos predominantes en la zona.

Las brisas marinas se localizan en las costas y se producen por el efecto de las diferencias de calentamiento y enfriamiento que experimenta la Tierra y las masas de agua. Durante el día la mayor temperatura de la tierra da lugar a ascensiones del aire calentado que son rápidamente compensadas por la llegada de aire frío procedente del mar o grandes lagos. Al anochecer hay un periodo de calma cuando las temperaturas se igualan. Durante la noche el mecanismo se invierte al estar el agua más caliente aunque la velocidad del viento suele ser menor debido a que las diferencias no son tan acusadas. Las brisas marinas desviadas por el efecto Coriolis tienden a adquirir una dirección prácticamente paralela a la costa con vientos suaves y continuos de entre 2 y 7 m/s.⁵⁸

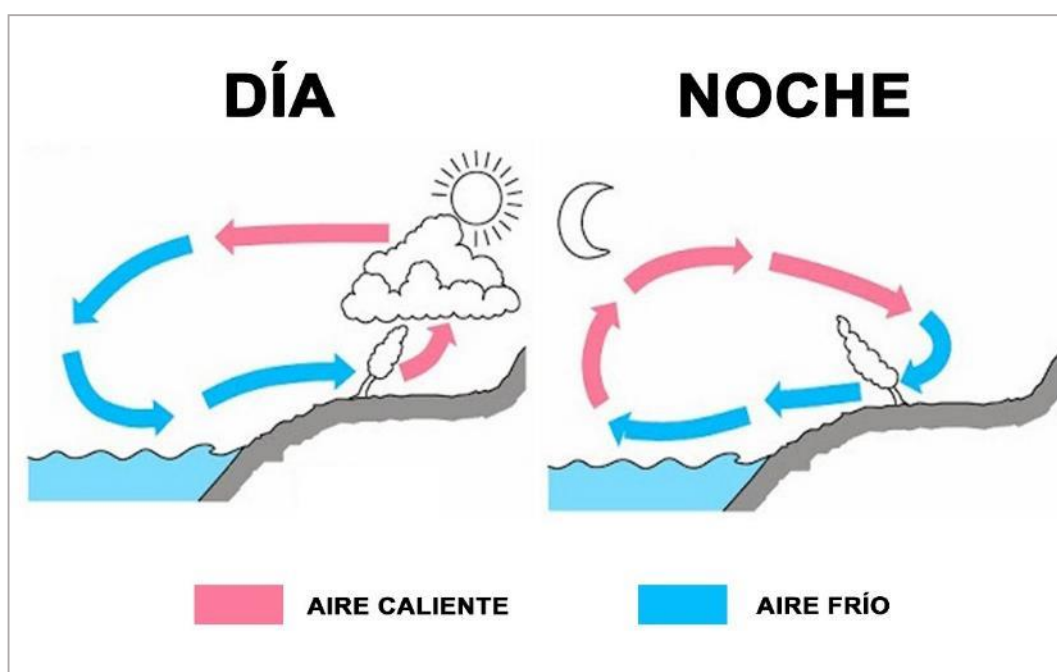


Figura 3.4. Brisa marina y su sentido de los vientos en las costas
Fuente: Elaboración propia

3.2.2 Mecánica de suelos

El área en estudio presenta suelos arcillosos. Este tipo de suelos son mayormente originados por la pérdida de cohesión de las areniscas de la Formación Miramar y Tablazo Paita y por la acción geológica de las aguas marinas del litoral, por su granulometría y escasa presencia de materiales limo arcillosos, estos suelos se clasifican como SP.

⁵⁸ Brisa. Recuperado de <https://es.wikipedia.org/wiki/Brisa>

La zona aledaña sur al área a intervenir presenta suelos tipo arcillo-arenosos en las que se intercalan pequeños horizontes de areniscas de color gris a gris verdoso y dan como resultado suelos arcillo - arenosos, que se clasifican como de mediana plasticidad, compacidad media y con valores medios de expansividad y contracción de suelos arcillosos de acuerdo a la humedad que puedan retener.

La zona aledaña oeste al área a intervenir, cerca de la Basílica Nuestra Señora de las Mercedes, se caracteriza por suelos arcillosos. Los suelos arcillosos son de color marrón claro u oscuro, presentan plasticidad de mediana a alta, bastante fisibles y fácilmente disgregables, presentan procesos de expansividad y contracción de valores medios a altos.

3.2.3 Topografía

En el área a intervenir, los niveles topográficos empiezan desde el nivel del mar como referente el nivel de la playa “El Toril” llegando hasta los cinco metros sobre el nivel del mar en la avenida Jorge Chávez en todo su recorrido, la Plaza Mayor, los exteriores de la Aduana de Paita, el muelle Fiscal y la calle Hermanos Cárcamo.

Toda la playa el Toril hacia la ciudad posee una topografía con una ligera pendiente, en cambio, en el tramo comprendido desde El Zanjón hacia el oeste de la ciudad la pendiente es muy pronunciada por formación natural y por materiales de relleno que han ido colocando los pobladores de las edificaciones que se encuentran en esa área.

Desde el mar hacia el sur en el tramo del Zanjón hacia el oeste la pendiente es moderada interrumpida por el cerro “Tres Cruces” donde está la Basílica Nuestra Señora de las Mercedes, posterior a ella se encuentra el inicio del tablazo. En cambio por el sector comprendido del Zanjón hacia el este, si bien también la pendiente es moderada su interrupción por el tablazo es casi inmediata.

3.3 PROBLEMAS Y POTENCIALES DEL ÁREA A INTERVENIR

3.3.1 Aspecto urbano

3.3.1.1 Problemas

- Desarrollo urbano precario y desorganizado que ha experimentado la ciudad.
- Al ser las costas del mar un borde y una barrera urbana natural las personas no acceden al espacio de la orilla esto ha ayudado a su deterioro.
- El diseño del Malecón Jorge Chávez actual no responde a las necesidades de los usuarios.

3.3.1.2 Potenciales

- Por la ubicación geográfica estratégica está presente en el imaginario urbano de todos los pobladores.
- Remate visual de muchos de los jirones comprendidos entre el Terminal Euroandinos y la iglesia Catedral en Paita Baja.
- El Malecón de Paita y la vía adyacente son pasajes peatonales y automovilísticos importantes en la ciudad por los cuales transitan cientos de personas diariamente.

3.3.2 Aspecto social - cultural

3.3.2.1 Problemas

- Inseguridad en la zona causada por el abandono y deterioro de los inmuebles y el espacio público.
- Falta de identidad con el espacio público cercano que se traduce en falta de cuidado y mantenimiento del mismo por parte de la población.

- No se crean interacciones del tipo social entre los propietarios y/o habitantes de los inmuebles por los diferentes usos que existe en la misma área que ocasionan que sólo en el día funcionen algunos inmuebles.
- Falta de gestión vecinal para ejecutar planes de acción ante cualquier evento que pueda darse cerca de sus viviendas o en el espacio público.

3.3.2.2 Potenciales

- Potencial humano con características de fácil socialización y cooperación.
- El malecón y en general, los espacios públicos recreativos, suelen ser espacios integradores de la cohesión social que se genera en la ciudades.
- El espacio por su ubicación, vistas e historia debe ser un espacio turístico importante en el centro de Paita.
- El centro de la ciudad es una zona potencialmente turística por la historia del puerto y su cultura. Es un espacio ideal para formar paseos guiados o algún pequeño museo con el fin de dar a conocer la cultura de Paita.

3.3.3 Aspecto económico

3.3.3.1 Problemas

- Muchos de los negocios que se encuentran en el área son informales.
- Falta potenciar el comercio en el área próxima al Terminal Euro Andinos y dentro del mismo Malecón de acuerdo al uso de la zona para que sea más atractivo.
- Baja calidad de algunos servicios en el área. Falta de fiscalización de comercio ambulatorio.

3.3.3.2 Potenciales

- El Malecón de Paita se encuentra adyacente a la plaza de armas de la ciudad que concentra a su alrededor y alrededores casi toda la actividad

financiera y comercial de la ciudad. El espacio público mencionado y las viviendas cercanas poseen un potencial comercial que de ser consolidados y administrados correctamente podrían generar más ingresos al municipio y a las familias.

- El malecón de Paita puede lograr ser productivo social, ambiental, turístico, cultural y comercialmente, que lo volvería sostenible económicamente.

3.3.4 Aspecto ecológico

3.3.4.1 Problemas

- Contaminación del mar por desechos de las embarcaciones del puerto y de las empresas de la zona industrial quienes vierten sus residuos al mar sin limitación alguna.
- Desechos en la arena de la playa El Toril, en donde se encuentra el Malecón Jorge Chávez.
- Problema en el ecosistema marino de esa zona y la contaminación o muerte de especies por de aves por el consumo de los residuos.

3.3.4.2 Potenciales

- Abundancia de fauna marina en todo el litoral y cerca al Muelle Fiscal.
- El mar es tranquilo lo que facilita la navegación. Puede seguirse usando como un potencial turístico como se viene dando mediante el paseo en bolichera por la costa de la ciudad.
- Se pueden plantear diferentes actividades y deportes a partir de la contemplación del mar.

3.4 ESTRUCTURA URBANA Y MAPEOS URBANOS

La estructura urbana se conforma por un producto de partes y componentes que conocemos como ciudad. Dentro de ella se encuentran unos sistemas y unos subsistemas de relación los cuales determinan su organización y crecimiento. Estos sistemas tienen como finalidad la garantía de su funcionamiento internamente, en donde se establecen relaciones. Para analizar su estructura hay que identificar las diferentes variables que la componen y cómo se relacionan en el tiempo y el espacio cultural. Dichas variables posibilitan las actividades urbanas en el sentido económico, social, recreativo, entre otros.

Entre los elementos constitutivos de la estructura urbana se encuentran los referentes al medio ambiental como las características geo-morfológicas, paisajísticas, clima y microclimas, tipos de suelos y capacidad portante; y medios constructivos como los usos de suelo, sistema vial, equipamiento.

En el presente trabajo se ha considerado oportuno identificar los diferentes usos actuales del suelo, equipamiento, flujos y características sociales de la zona mediante mapeos dentro del área a intervenir y sus alrededores en Paita Baja, con el fin de conocerlas, relacionarlas e integrarlas con las funciones del proyecto.

3.4.1 Uso recreativo

La mayoría de espacios públicos que se encuentran en la ciudad de Paita son áreas muy reducidas a excepción de la Plaza Mayor de la ciudad, el Parque Miguel Grau y el Malecón Jorge Chávez, el último comprende 350 metros longitudinales paralelos al mar. La actividad que principalmente se desarrolla en los espacios recreativos son la de reunión para conversar y la mayoría de los ocupantes son personas de más de cuarenta años y padres con niños.

Hay pocos espacios públicos que cuentan con diferentes tipos de equipamiento urbano para realizar actividades de esparcimiento. El Malecón Jorge Chávez es el espacio recreativo más grande de la ciudad con múltiples zonas recreativas pero se encuentra muy deteriorado y en ciertas horas de la noche se vuelve un lugar peligroso.



Figura 3.6. Losas deportivas en el malecón Jorge Chávez de Paita
Fuente: Ma San, 2017



Figura 3.5. Vista nocturna de la Plaza Mayor de Paita
Fuente: Ma San, 2017



Figura 3.7. Plano de uso recreativo actual en el área de estudio.
Fuente: Elaboración propia

3.4.2 Uso comercial

La mayor área comercial de la ciudad de Paita se encuentra en Paita Baja, cerca al centro de la ciudad alrededor de las calles “El Zanjón” entre el tramo comprendido entre la Plaza Mayor de la ciudad y el Mercado Central; y la calle Junín entre el tramo de la Plaza Mayor y la plaza Bolognesi.

Según su nivel de alcance y tipo de servicio el comercio de la zona es de tipo comercio vecinal y servicios. Este tipo de comercio comprende actividades comerciales de uso diario destinadas a ofrecer bienes de consumo, artículos de primera necesidad y otras diversidades. Atiende a una población hasta de 30,000 habitantes, incluye los barrios y vecindades. Se ubica preferentemente en zonas residenciales. Su radio de influencia de 200 a 400 metros.

La oferta hotelera en la ciudad de Paita es mediana pero responde a la demanda de dicho servicio. En los últimos años se ha mejorado mucho el servicio de alojamiento y han aparecidos nuevos establecimientos. Por otro lado, la oferta gastronómica es amplia pero no se cuenta con una buena supervisión de las autoridades de salud para mejorarla.



Figura 3.8. Calle Junín y su eje comercial. Vista de nocturna en Paita

Fuente: Ma San, 2017



Figura 3.9. Tiendas comerciales frente al Malecón Jorge Chávez en Paita
Fuente: Ma San, 2017



Figura 3.10. Oferta hotelera y gastronómica frente al Muelle Fiscal en Paita
Fuente: Ma San, 2017

3.4.3 Educación

Las áreas de uso educativo son aquellas destinadas al funcionamiento de locales que imparten dicha actividad para satisfacer dicha demanda. En el centro de la ciudad hay centros de educación básica regular y centros de educación básica especial. En el área de impacto inmediata al área de intervención se han identificado dos locales educativos nacionales y dos particulares.

Frente al actual malecón, en la avenida Jorge Chávez, se encuentra el colegio nacional primario Nuestra Señora de Lourdes y en la misma vía una edificación de tres niveles en la que funcionan, en el primer piso, el colegio inicial nacional Almirante Miguel Grau, en el segundo, la biblioteca municipal y en el tercero, la División de Educación y Cultura perteneciente a la Municipalidad Provincial de Paita.

En el área cercana también se encuentran instituciones educativas privadas de nivel primario y secundario ubicadas dentro de pequeños lotes como la Institución Educativa Privada Marvista y la Institución Educativa Privada San Agustín. Ambas instituciones reparten educación primaria y secundaria y cuentan con un promedio de quinientos alumnos cada una.



Figura 3.12. I.E.P. Marvista de Paita
Fuente: Ma San, 2017

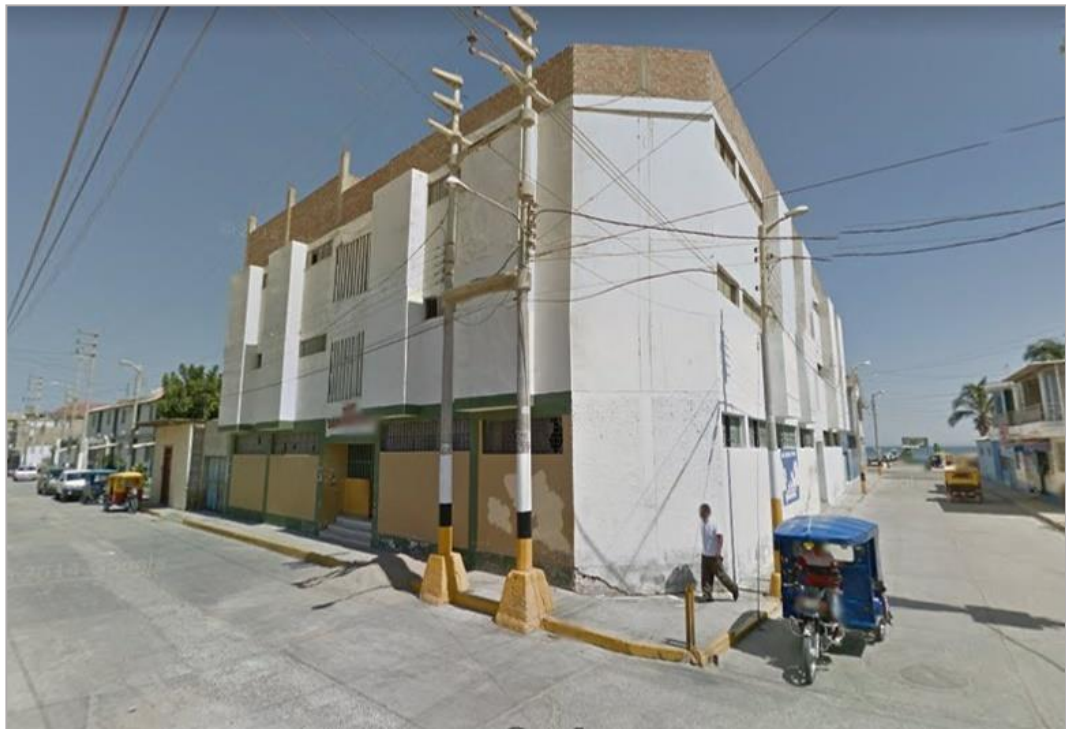


Figura 3.14. I.E.P. San Agustín en Paita Baja
Fuente: Google maps, 2017



Figura 3.13. Colegio primario Nuestra Señora de Lourdes de Paita
Fuente: Ma San, 2017

3.4.4 Usos portuarios

Paita es una ciudad portuaria y dentro del centro histórico se encuentran tres muelles, dos de ellos con usos meramente turísticos y el otro con uso comercial. El área a intervenir se encuentra en el centro de la ciudad y a su vez a los puertos más antiguos actualmente.

a. El muelle fiscal se encuentra en la parte oeste dentro del área de intervención. Es usado como Terminal Turístico Artesanal para paseo a turistas cerca de las costas de la ciudad, pero también muchas personas usan las embarcaciones como medio de transporte para movilizarse a partes de la costa cercana dentro de la bahía.

b. El muelle “El Toril” tiene su ingreso y se encuentra en el actual Malecón Jorge Chávez o área a intervenir. Actualmente, tiene uso turístico, pero esporádicamente pequeñas embarcaciones lo utilizan para desembarcar pasajeros.

c. El Terminal Euroandinos: se encuentra en la parte este y es el límite de nuestra área a intervenir. Es un muelle de espigón de concreto armado que concentra el mayor flujo comercial en importación y exportación de mercancías dentro de la provincia. Aquí, arriban navíos de gran tamaño.

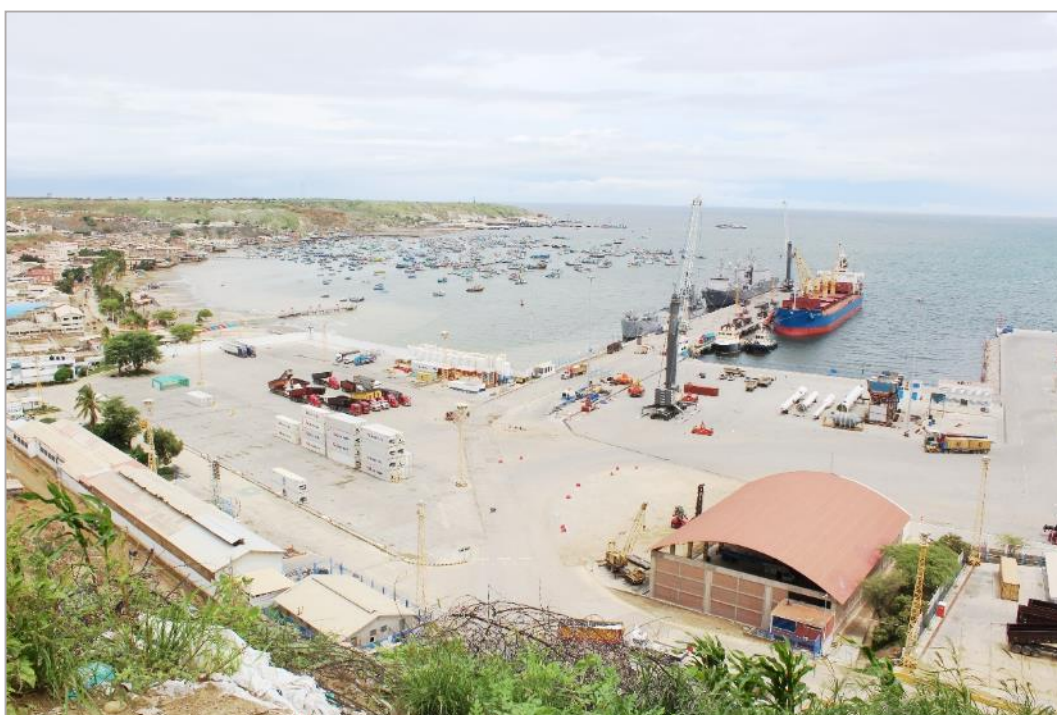


Figura 3.16. Infraestructura de Terminal Portuario Euroandinos de Paita
Fuente: Ma San, 2017



Figura 3.18. Muelle "El Toril" de la ciudad de Paita
Fuente: Ma San, 2017



Figura 3.17. Vista Nocturna del Muelle Fiscal de la ciudad de Paita
Fuente: Ma San, 2017

3.4.5 Otros Usos

Las zonas denominadas como otros usos comprenden las áreas destinadas a la prestación de servicios públicos complementarios a la comunidad, a fin de atender su seguridad y facilitar el desarrollo de la ciudad.

En el área de impacto inmediata al área de intervención se han identificado:

- a. **Los usos administrativos:** necesarios para organizar el territorio. La Municipalidad Provincial de Paita es un canal inmediato de participación vecinal y gestión de intereses comunitarios.
- b. **Los usos religiosos:** como la Catedral San Francisco de Asís y la Basílica Nuestra Señora de las Mercedes
- c. **Los usos deportivos:** son los espacios comunitarios para la práctica de deportes. Un ejemplo es el Coliseo Municipal
- d. **Los usos de orden, protección y seguridad:** como la comisaría de Paita Baja, el Serenazgo, la Compañía de Bomberos del Perú y la Capitanía del Puerto. Todos ellos se encuentran muy próximos a las costas del puerto.



Figura 3.20. Comisaría de Paita Baja

Fuente <http://diariocorreo.pe/ciudad/sujeto-cae-con-cartas-extorsivas-19875/>



Figura 3.21. Compañía de Bomberos Voluntarios de Paita
Fuente: Ma San, 2017



Figura 3.22. Capitanía del Puerto de Paita
Fuente: Google maps, 2017

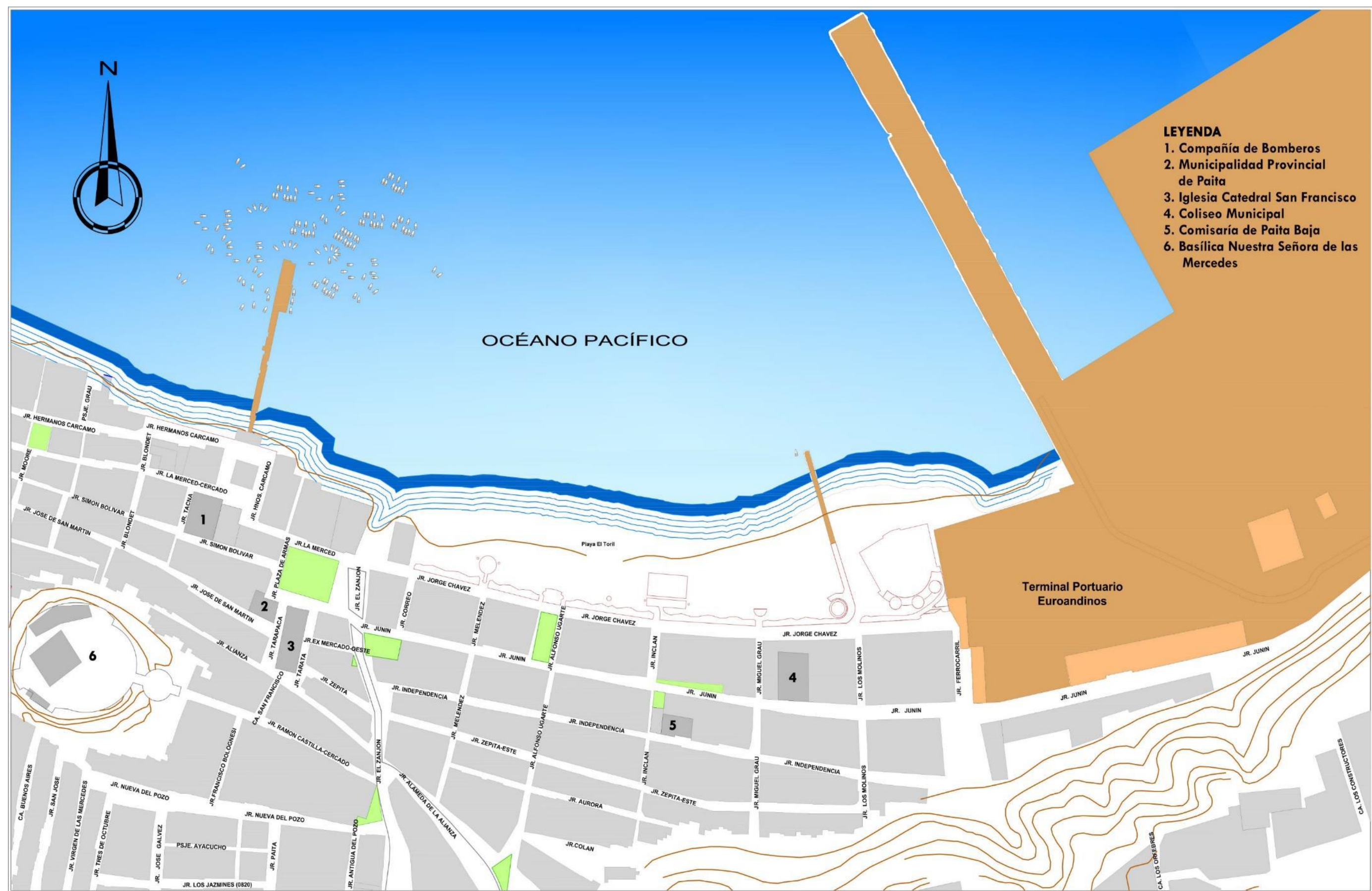


Figura 3.23. Plano de otros usos actuales en el área de estudio.

Fuente: Elaboración propia

3.4.6 Patrimonio cultural inmueble

Cerca de la zona de intervención se encuentran monumentos arquitectónicos protegidos por el Ministerio de Cultura para su preservación. Los monumentos son de propiedad pública o privada. Los custodios de los mismos están obligados a velar por la integridad. En el mapeo realizado se ha considerado obras arquitectónicas que a pesar de no ser protegidas por el Ministerio de Cultura poseen características arquitectónicas históricas y artísticas valoradas por la población y por el resto de la región como el Club Liberal, La Compañía de Bomberos, Iglesia San Francisco y Basílica Nuestra Señora de las Mercedes.

Entre las edificaciones y grupos de edificaciones encontramos:

a. Monumento histórico inmaterial arquitectónico:

Es toda obra arquitectónica que tiene un valor cultural, artístico, histórico y social. De acuerdo con el Reglamento Nacional de Edificaciones, “la noción de monumento abarca la creación arquitectónica aislada, así como el sitio urbano o rural que expresa el testimonio de una civilización determinada, de una evolución significativa, o de un acontecimiento histórico. Tal noción comprende no solamente las grandes creaciones sino también las obras modestas, que con el tiempo, han adquirido un significado cultural.” Por su valor arquitectónico, histórico, artístico, tecnológico, científico, simbólico, tradicional deben conservarse, sea parcial o totalmente.

b. Zona Monumental de Paita

Son zonas monumentales los sectores o barrios de la ciudad cuya fisonomía debe conservarse porque poseen valor urbanístico de conjunto, poseen valor documental histórico-artístico y en ellas se encuentra un número apreciable de monumentos y/o ambientes urbanos monumentales.

c. Ambientes urbano monumentales

Son ambientes urbanos monumentales los espacios urbanos (plazas, plazuelas, calles, etc.) cuya fisonomía y elementos por poseer valor urbanístico de conjunto, deben conservarse total o parcialmente.

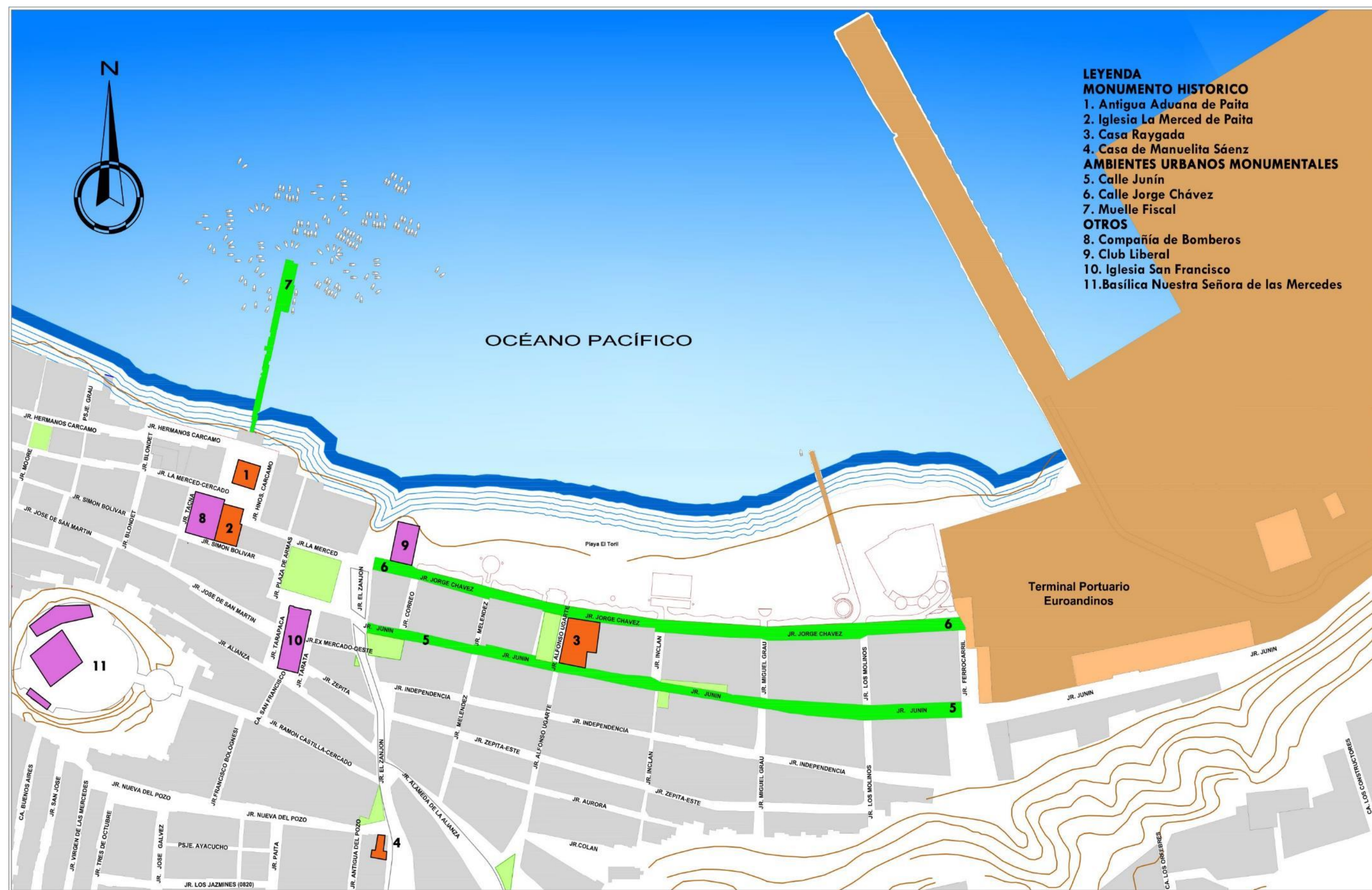


Figura 3.24. Plano de edificaciones con valor monumental en el área de estudio.
Fuente: Elaboración propia

3.4.7 Estratificación Social

Son muchos las variables que permiten clasificar a la población en un nivel socio-económico, desde valores cuantitativos a valores cualitativos de acuerdo a una puntuación. Entre las variables que evalúa figuran: grado de instrucción del jefe del hogar, consultas por problemas de salud, posesión de bienes (cocina, teléfono fijo, lavadora, refrigeradora y computadora), hacinamiento (habitaciones para dormir y miembros del hogar) y material predominante de los pisos.

El contexto social inmediato al área de intervención está formado por población joven y adulta que ha heredado de generación en generación el espacio para residir. En dicha área, se ha identificado tres niveles socio-económicos marcados predominantes por manzanas:

a. Nivel Socio-económico C

Son las familias residen en las inmediaciones de la Plaza Mayor de Paita y casco antiguo de la ciudad. Cuentan con todos los servicios básicos. Poseen en su mayoría grado de instrucción secundario o técnico o superior, viven de los bienes y servicios que prestan. Algunos de ellos, los más próximos a la plaza, no residen allí porque alquilan la antigua vivienda para fines comerciales o a instituciones públicas.

b. Nivel Socio-económico D

Son las familias que se encuentran próximos a las partes altas de la ciudad. Tienen todos los servicios básicos. Sus ingresos son a partir de los servicios que prestan de acuerdo a sus oficios.

c. Nivel Socio-económico E

Son en la mayoría las familias que se encuentran asentadas en las pendientes del tablazo de Paita y en algún momento fueron invasores del terreno. No cuentan con todos los servicios básicos y su ingreso familiar es el salario mínimo.



Figura 3.25. Viviendas en las zonas cercanas al tablazo en Paita
Fuente: Ma San, 2017



Figura 3.26. Niños paitaños pescando
Fuente: Ma San, 2017

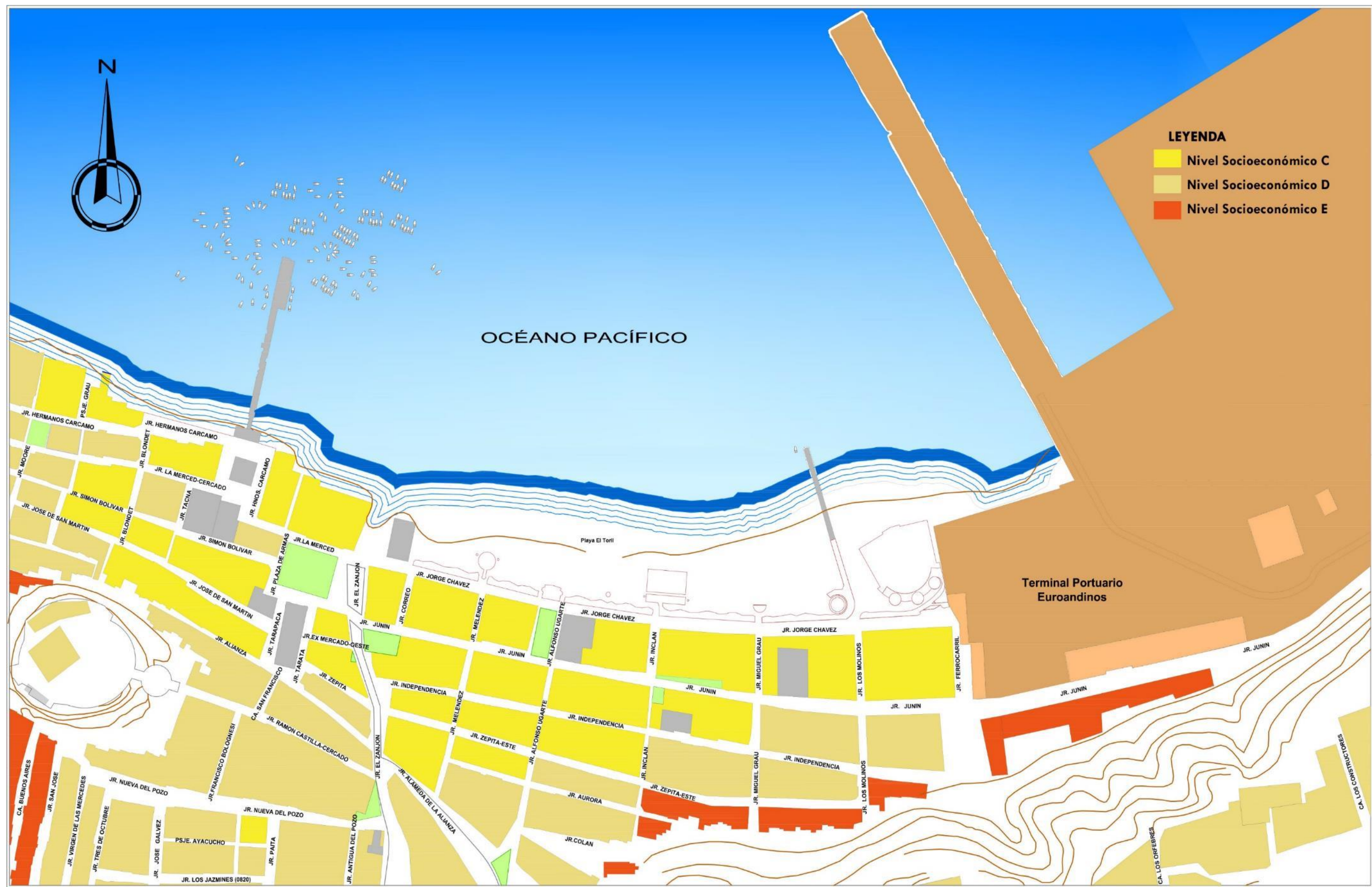


Figura 3.27. Plano de estratificación social actual en el área de estudio.
Fuente: Elaboración propia

3.4.8 Conflictos de medios de transporte

En la parte baja de la ciudad de Paita, las calles son muy angostas lo que genera caos vehicular en muchas de las intersecciones de vías. Las calles están trazadas paralelas y los jirones perpendiculares en relación a las costas. Estos últimos son transitados por gran número de vehículos ya que son en su mayoría los que conectan Paita Alta con Paita Baja.

Los puntos más críticos cerca al área de intervención son las intersecciones comprendidas entre la calle Independencia y el Mercado Central de la ciudad, ya que es una de las pocas vías de acceso hacia el tablazo desde Paita Baja. En estas intersecciones se han instalado semáforos pero el caos es producido por los vehículos de transporte público que se estacionan en las zonas rígidas para buscar pasajeros. Se han mapeado otros puntos con alto grado de conflictos vehiculares en la proyección de la calle Junín, que es una importante vía de ingreso a Paita Baja desde la parte alta de la ciudad, o en las inmediaciones a la plaza de armas.

Las embarcaciones que se encuentran en las inmediaciones del Muelle Fiscal mantienen un orden y agrupamiento en su aparcamiento pero al arribar se les hace difícil retirarse de la zona porque se encuentran muy juntas entre sí.



Figura 3.28. Vehículos transitando por los jirones en Paita Baja
Fuente: Ma San, 2017

3.4.9 Flujos vehiculares

El mayor flujo vehicular de alto grado, cercano al área de intervención, se presenta en la avenida El Zanjón que conecta la Zona Monumental de Paita con Paita Alta en cualquiera de sus dos sentidos pasando por el Mercado Central de la ciudad.

Otras vías de gran importancia son la avenida Jorge Chávez, paralela a la costa; la calle Alfonso Ugarte, con sentido de Sur a Norte; y la calle Alameda de la Alianza, con sentido noroeste a sureste; que junto con la anterior forman la Avenida Colán de doble sentido. La calle Prolongación Junín conecta directamente con Paita Alta y a su vez con las vías interprovinciales de Piura y Sullana. Es importante mencionar que la Prolongación Junín, vía lateral al Terminal Portuario Norandinos, se enlaza con un vía de doble sentido de cuatro carriles con mucho tránsito de transporte pesado que se dirigen y salen del terminal Portuario Euroandinos.

En el centro de la ciudad la mayoría de vías locales con tránsito medio son las calles paralelas a las costas José de San Martín, Nueva del Pozo, Hermanos Cárcamo, Alianza e Independencia que recogen o reciben el flujo vehicular directamente de la avenida “El Zanjón”.



Figura 3.30. Vía de transporte pesado hacia el Terminal Portuario Norandinos
Fuente: Ma San, 2017

3.4.1 Flujos Peatonales

En el centro de Paita, los peatones se movilizan en todos los espacios públicos, no existen vías urbanas con accesos restringido ni espacios recreativos exclusivos.

El mayor número de flujo peatonal se encuentra en las inmediaciones de la plaza mayor por los usos de recreación y comercio. Los espacios públicos aledaños a la Antigua Aduana de Paita y el Muelle Fiscal son también muy concurrido por el atractivo turístico y los servicios que brindan. El área a intervenir posee un flujo peatonal alto cerca de la plaza y va reduciéndose a medida que nos alejamos de la misma.

Existen otros puntos con alto grado flujo peatonal como es el Jirón Ramón Castilla, en el cual transitan cientos de personas hacia la Basílica Nuestra Señora de las Mercedes en el cerro “Tres Cruces” durante las semanas que dura la festividad de la Patrona del puerto.

Otros vías locales presentan medio grado de flujos peatonales estas son las calles laterales a la Iglesia San Francisco y los jirones que conectan el área a intervenir con Paita Alta como el Jr. Meléndez y Jr. Alfonso Ugarte.



Figura 3.32. Peatones en muelle Fiscal
Fuente: Ma San, 2017



Figura 3.34. Peatones en la calle Junín en Paita
Fuente: Ma San, 2017



Figura 3.33. Peatones en el Malecón Jorge Chávez de Paita
Fuente: Ma San, 2017

3.4.2 Mobiliario urbano

El mobiliario urbano es el conjunto de objetos y piezas de equipamiento instalados en la vía pública para varios propósitos. En este conjunto se incluyen bancos, papeleras, barreras de tráfico, buzones, bolardos, baldosas, adoquines, paradas de transporte público, cabinas telefónicas, entre otros. Generalmente son instalados por los municipios para el uso público, o bien adjudicándolos a un privado para que éste obtenga beneficios explotando la publicidad en la vía pública.

La mayoría del mobiliario urbano en el área a intervenir se encuentra en los espacios públicos-recreativos. Lamentablemente el poco mobiliario en el área a intervenir no se encuentra en buenas condiciones por la falta de mantenimiento por parte de las autoridades y la comunidad. Existen en las esquinas de algunas vías de la ciudad basureros metálicos con muchas deficiencias que dificultan la recolección de los residuos así como no permiten la clasificación de los residuos para ser posteriormente administrados. Así mismo hay mucho mobiliario que fue diseñado sin considerar la necesidad y derecho de los discapacitados de usar la ciudad.

Casi toda la ciudad carece de señalizaciones vehiculares y peatonales para indicar nombre de calles, monumentos históricos y señales de tránsito.



Figura 3.36. Basurero de clasificación de residuos en playa El Toril en Paita
Fuente: Ma San, 2017

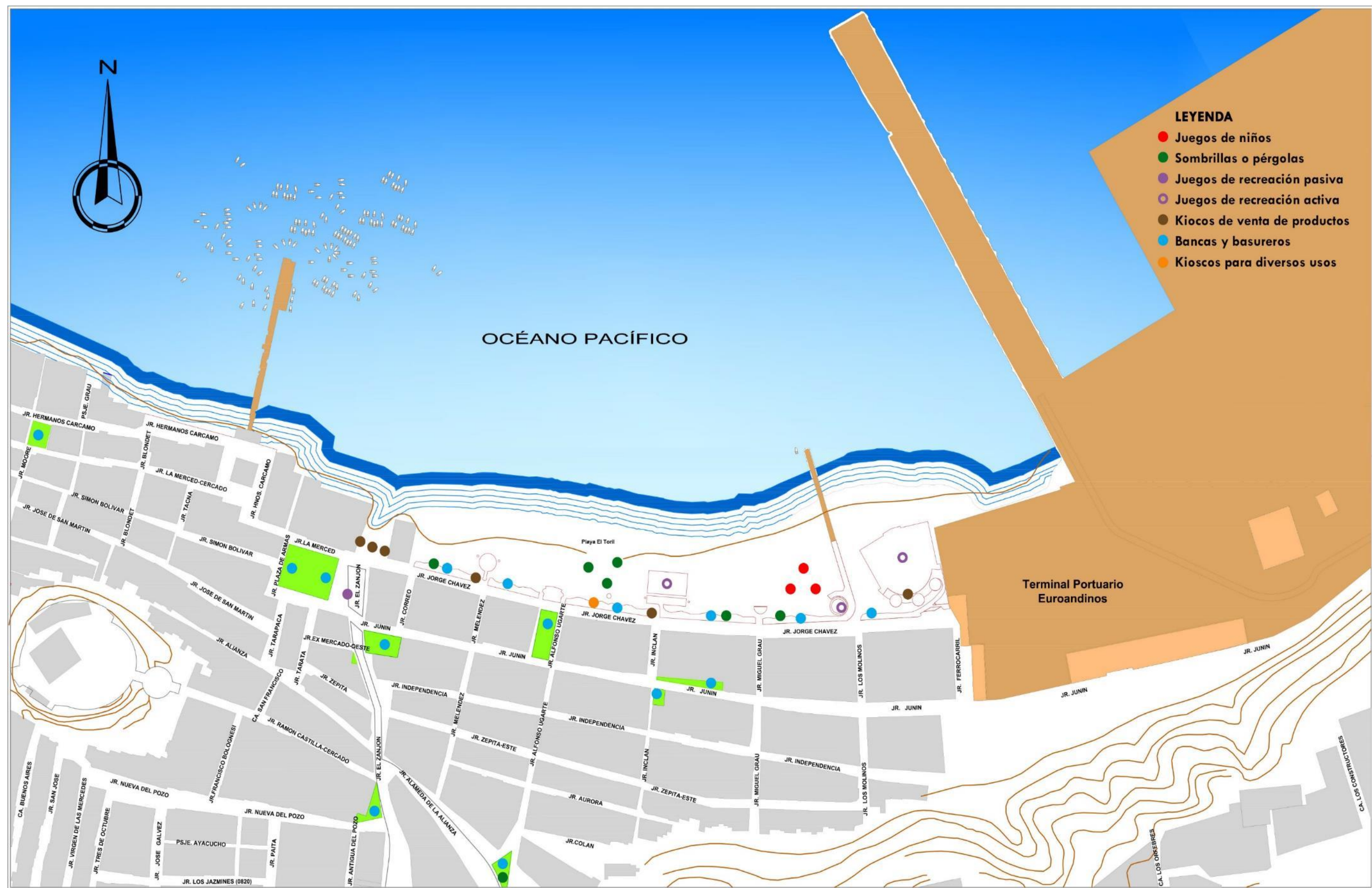


Figura 3.37. Plano de mobiliario urbano en el área de estudio.
Fuente: Elaboración propia

3.4.3 Vegetación Urbana

En el área de intervención existe vegetación que ha crecido a pesar del cálido clima y las condiciones adversas de fenómenos. En el área de intervención básicamente se identifican especies como:

- Palmeras: la mayoría son de la orden de los Cocos nucífera o también llamados cocoteros, se encuentran plantados de forma lineal a lo largo del Malecón y alcanzan una altura de nueve metros en promedio.
- Ficus: los más antiguos, que pueden llegar a medir diez metros, se encuentran ubicados en las esquinas de la Plaza Mayor y en la Plazuela Bolognesi. En los últimos años se han sembrado otros pero aún no generan mucha sombra.
- Algarrobos: han nacido y crecido sin planificación en diferentes puntos de la ciudad como calles o parques por las lluvias. La mayoría son de considerable tamaño y generan mucha sombra.
- Arbustos y enredaderas: son parte del tratamiento paisajístico de las áreas verdes con gran capacidad de adaptación a climas cálidos. Entre ellas encontramos Papelillo, Chavelita, gras americano, Geranios, Croton, entre otras.



Figura 3.38. Cocoteros a lo largo del Malecón Jorge Chávez en Paita
Fuente: Ma San, 2017

3.4.4 Situación ambiental

El área en estudio y sus alrededores han venido siendo afectadas por diferentes tipos de contaminación.

- La contaminación de residuos sólidos es tal vez la más frecuente cerca del área a intervenir. Las pendientes del Tablazo se encuentran con gran cantidad de basura doméstica.
- La contaminación por fluidos está presente en toda la playa El Toril por vertederos de residuos a las costas en la zona industrial de la ciudad. Cabe mencionar que la playa El Toril es la única playa del centro de la ciudad con acceso directo a la que los pobladores pueden ingresar.
- La contaminación sonora se presenta mayormente en el área de comercio informal de la ciudad. En esta área hay presencia de megáfonos y cláxones de vehículos que intentan transitar fluidamente.
- La contaminación del paisaje es un tipo de contaminación que parte de todo aquello que afecte o perturbe la visualización o rompan la estética de un paisaje, y que puede incluso llegar a afectar a la salud. En casi todo el centro hay gran cantidad de anuncios publicitarios no reglamentados.



Figura 3.40. Vertimiento de residuos mediante colector de una vivienda en el mar.
Fuente: Ma San, 2017

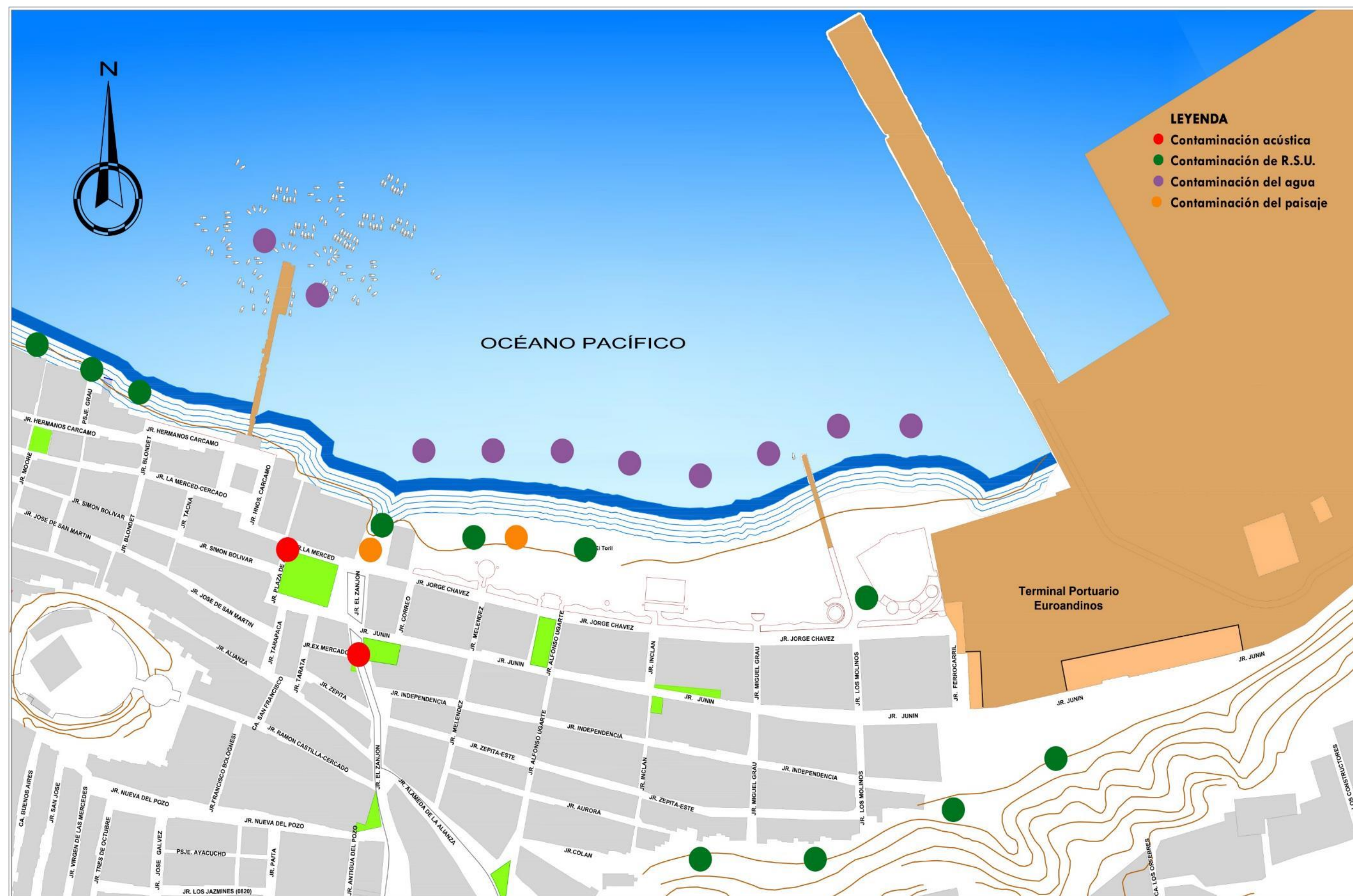


Figura 3.41. Plano de situación ambiental en el área de estudio.
Fuente: Elaboración propia

3.5 ESTUDIO DE USUARIOS DEL MALECÓN Y DE LOS ESPACIOS ALEDAÑOS

El área a intervenir es un espacio público histórico y por allí transitan y realizan actividades muchos pobladores de las diferentes edades y clases sociales. El Malecón de Paita es el espacio público con mayor área recreativa de la ciudad, se ubica en un lugar estratégico y posee las mejores vistas hacia la Bahía Paiteña.

a. Niños

- Estudiantes de los centros educativos Almirante Miguel Grau y Nuestra Señora de Lourdes antes y después del horario de clases. Emplean las áreas de las veredas como paradero y los juegos de niños para recrearse.
- Niños paiteños y foráneos que llegan solos o supervisados por sus familiares al área de recreación (juegos de niños y losas deportivas).



Figura 3.42. Familia en el Malecón Jorge Chávez en Paita

Fuente: Ma San, 2017

b. Adolescente y jóvenes

- Jóvenes durante los horarios nocturnos que asisten a centros de diversión muy cerca al Malecón de Paita.

- Jóvenes que se reúnen a conversar y descansar en el Malecón de Paita.
- Parejas de jóvenes enamorados que emplean la zona para reunirse o conversar.
- Jóvenes durante el día, tarde o noche que emplean las losas deportivas y otros espacios para hacer ejercicio.

c. Adultos

- Padres, familiares u otros que dejan o recogen a los niños en los centros educativos cercanos y los esperan en los espacios recreativos cercanos.
- Vendedores de productos que arman sus tiendas temporales para ofertar comida en el mayor de los casos.
- Adultos que usan las instalaciones con el fin de descansar, leer, conversar y/o comer.

d. Adultos mayores

- Usan las instalaciones durante las mañana y parte de las noches para descansar, leer o conversar.

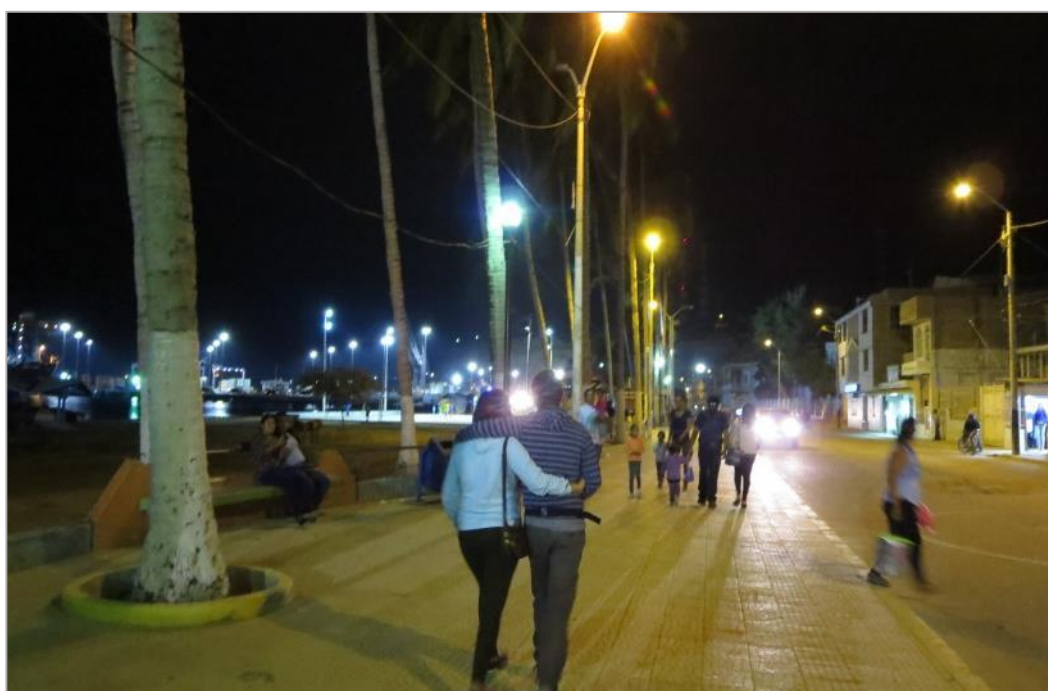


Figura 3.43. Usuarios durante la noche en Malecón Jorge Chávez.
Fuente: Ma San, 2017.

3.6 SÍNTESIS DEL ANÁLISIS

Considera la conclusión de los aspectos más importantes del análisis textual y mapeos. A partir del análisis se determinan los problemas, posibles causas y la estrategia de solución.

3.6.1 Problemática, posibles causas y estrategias de solución

	PROBLEMA	POSIBLE SOLUCIONES	SOLUCIÓN	FINALIDAD
1	Deterioro del espacio público recreativo en el Cercado de Paita.	1. Rehabilitación y acondicionamiento de lo existente 2. Renovación formal y funcional de toda el área	Renovación del Malecón Jorge Chávez	Mejorar las condiciones cualitativas del espacio, generar condiciones óptimas para la recreación y promover su uso masivo.
2	El mal estado de algunas vías dificulta la transitabilidad de vehículos y peatones.	1. Rehabilitación de vías deterioradas 2. Cambio total de calzadas con adoquín	Rehabilitación de las vías del Cercado de Paita	Mejorar la transitabilidad peatonal y vehicular en del Cercado de Paita.
3	Falta de orientación de peatones y vehículos en las vías. Desconocimiento de los edificios con valor histórico.	2. Mejoramiento de señalética 2. Contratación de orientadores municipales	Señalética de las vías y de los inmuebles con valor monumental	Orientar a los peatones y vehículos en su traslado por las vías. Así mismo, reconocer y valorar la cultura de Paita.
4	Inseguridad e imposibilidad de realizar actividades nocturnas en algunos puntos del Cercado de Paita.	1. Aumento de vigilantes municipales 2. Reducción de las cebras de luz	Mejoramiento de la iluminación del Cercado de Paita	Reducir la inseguridad ciudadana y fomentar las actividades nocturnas.
5	Discontinuidad del eje turístico peatonal que conecta Paita Alta con Paita Baja en el jirón Miguel Grau.	1. Creación de un pasaje peatonal 2. Ensanchamiento de las veredas laterales	Creación del pasaje peatonal Miguel Grau	Conectar peatonalmente el mirador turístico de Paita Alta con el Malecón Jorge Chávez.
6	Deterioro del espacio público cercano al muelle El Toril.	1. Creación de un plaza 2. Sólo acondicionamiento formal y funcional	Acondicionamiento de los exteriores del muelle El Toril	Generar espacios de recreación y valorar el histórico muelle
7	Falta de elementos urbanos que rematen el eje turístico peatonal que conecta Paita Alta con Paita Baja.	1. Creación de un equipamiento como remate 2. Creación de una plaza como hito del proyecto	Creación de la Plaza Cívica de Paita	Crear una plaza que sirva de remate visual del eje que llega de Paita Alta. Además que sea hito del proyecto dentro malecón.
8	Deterioro formal y funcional del equipamiento recreativo de la playa El Toril.	1. Mejoramiento del equipamiento existente 2. Creación de una plaza y nuevo equipamiento	Creación de la Plaza del Deporte	Crear una plaza que sirva de remate visual del jirón y que ordene el equipamiento deportivo del proyecto de malecón
9	Falta de espacios para reuniones y para eventos sociales comunales	1. Acondicionar espacios para reuniones a través de toda el área 2. Crear una zona social con diferente equipamiento	Creación de la Plaza y el Centro Social de Paita	Mejorar el equipamiento social para fomentar la reunión y eventos sociales.
10	Inadecuado espacio para la venta de comida dentro del actual malecón Jorge Chávez.	1. Fiscalizaciones sanitarias temporales 2. Mejoramiento de la infraestructura donde prestan el servicio	Creación de la Plaza Gastronómica	Mejorar la oferta gastronómica y potenciarla como recursos turístico.
11	Uso de medios de transporte que emiten monóxido de carbono y utilizan combustibles fósiles.	1. Fiscalización de cumplimiento revisiones técnicas 2. Promoción tipo de medios de transporte mediante una ciclovía	Ciclovía Recreativa	Fomentar actividades deportivas y promover el uso de energías limpias.
12	Falta de difusión de la historia de la bahía de Paita.	1. Generar boletines o periódicos sobre el tema 2. Crear el museo sobre la historia de Paita	Creación del Museo Marino de la bahía de Paita	Proponer un espacio público para exponer la historia del puerto a los pobladores y foráneos.
13	Deterioro formal del malecón Hermanos Cárcamo y exteriores de la antigua aduana de Paita.	1. Acondicionar los puestos y limpiar el área 2. Renovar toda el área dando prioridad al peatón	Renovación del Malecón Hermanos Cárcamo	Generar módulos de venta de comida y mejorar las condiciones formales y funcionales del área.
14	Inadecuado espacio para dirigir la logística y el control de la seguridad municipal.	1. Acondicionar el puesto de auxilio rápido 2. Renovar toda el área dando prioridad al peatón	Mejoramiento del módulo de vigilancia municipal	Mejorar la infraestructura de la caseta de operaciones de los policías municipales.
15	Deterioro formal y estructural de las edificaciones del Cercado de Paita.	1. Restaurar las edificaciones con valor histórico monumental 2. Acondicionamiento formal de la edificaciones del Cercado	Acondicionamiento formal de la edificaciones del Cercado de Paita	Conservar las edificaciones mediante su mantenimiento y mejorar la imagen urbana
16	Contaminación del mar y playa por la flota marina, plantas procesadoras y pobladores.	1. Descontaminación química de la bahía 2. Control, fiscalización y sensibilización la población	Control de contaminantes y sensibilización	Frenar la contaminación y sensibilizar a la población de los riesgos de la misma.
17	Carente equipamiento para administrar y desarrollar actividades culturales.	1. Ampliación de la biblioteca y división de educación y cultura 2. Crear un equipamiento que propicie actividades culturales	Creación del centro cultural de la ciudad de Paita	Reunir la biblioteca municipal, las oficinas de la división de cultura y otros ambientes culturales en una sola edificación
18	Deterioro de la zona residencial contigua al proyecto	1.Cambio de uso del suelo de residencial a comercial en la zona contigua al área de intervención 2.Propuestas de regeneración total del área	Cambio de uso del suelo de residencial a comercial en la zona contigua al área de intervención	Reducir la inseguridad y dar mayor dinamismo económico y social a la zona.

Fuente: Elaboración propia

3.6.2 Diagnóstico

El diagnóstico urbano ha permitido establecer y determinar tendencias, desequilibrios, problemáticas y potencialidades urbanas, a partir del análisis y caracterización de los aspectos social, físico – espacial y ambiental del área de estudio.

En resumen, la definición de conflictos y el análisis espacial realizado permiten identificar la problemática urbana integral de los espacios públicos, culturales y recreativos en y cerca del Malecón de Paita que **se definen como espacios deteriorados formal, funcional y paisajísticamente que no propician los usos masivos de actividad social - recreativo.**

3.6.3 Prognosis: criterio general de la intervención

Según las estrategias de solución del ítem anterior, se concluye que debe realizarse una intervención de ponga en valor el centro histórico de la ciudad de Paita mediante una propuesta sostenible económica, social y medio ambiental. Dicho valor se lograría mediante el diseño del Malecón de la ciudad de Paita y el acondicionamiento de los espacios públicos aledaños. El nuevo diseño deberá ser funcional y novedoso, accesible para todos y acorde a las características del clima con el fin de que todos puedan asistir, recrearse y socializar.

3.7 MODELOS ANÁLOGOS

3.7.1 Malecón El Poniente

3.7.1.1 Ubicación

El malecón Playa El Poniente se encuentra al sureste de la Península Ibérica, en la ciudad de Benidorm dentro del municipio que lleva el mismo nombre, en la provincia de Alicante, España.

La ciudad de Benidorm es considerada la capital turística de la comunidad Valenciana. Es la ciudad más poblada de dicha comunidad y una de las más densas del país de acuerdo al Instituto Nacional de Estadística (INE) con 1792 hab/km² y 69.045 habitantes hasta el 2015.

La urbe se crece entramándose a lo largo de las costas del mar Mediterráneo ya que, el borde costero de la ciudad es considerado el eje más importante para su desarrollo urbano y económico. La ciudad experimenta gran cantidad de arribos de turistas europeos durante los meses de invierno por su templado clima durante todo el año.



Figura 3.44. Ubicación de Malecón Benidorm

Fuente: Elaboración propia

3.7.1.2 Descripción del proyecto⁵⁹

El proyecto se entiende no como un borde, sino como un elemento articulador y de transición de dos realidades: la ciudad de grandes edificios y el medio natural, la playa. Se estructura como un lugar con una topografía rica, como espacio dinámico que permite el paseo y el mirador sobre el mar, pero también organiza diferentes zonas de estancia para la contemplación.

El paseo recoge los flujos longitudinales y transversales de las diferentes circulaciones y los canaliza permitiendo accesos cómodos a la playa. Elimina las barreras arquitectónicas permitiendo el acceso directo desde el estacionamiento, convirtiéndose así en un lugar arquitectónico que moldea una topografía nueva y juega con la luz y las sombras. Un conjunto de líneas sinuosas trenzadas que establecen los distintos espacios y que adopta distintas formas naturales y orgánicas, recordando la estructura fractal de un acantilado, así como el movimiento de las olas y las mareas.

El paseo se estructura en diferentes capas: Una primera capa estructural que construye la línea de borde acabada en hormigón blanco, otra capa de texturas con pavimentos en diferentes colores y una última capa que conforma el mobiliario urbano.

El proyecto recoge diferentes esencias desde las formas orgánicas del modernismo, formas de geometría fractal de la naturaleza y las últimas tecnologías de la construcción así como las vanguardias del paisajismo. El nuevo paseo marítimo surge de establecer unas determinadas leyes, una partida geométrica y una modulación. De esta forma se establece una lógica de construcción facilitando su modulación en partes. El proyecto es, por lo tanto, una clara muestra de tecnología constructiva y naturaleza.

La playa invade parcialmente zonas antes ocupadas por el antiguo paseo aumentando la superficie de arena y reduciendo la de asfalto. Se recogen todos los aspectos funcionales: paseo, estancia, mirador, transición con la playa, barreras arquitectónicas, acceso directo al estacionamiento, colectores de aguas pluviales,

⁵⁹ "Paseo Marítimo Playa Poniente / OAB" 11 septiembre de 2012. ArchDaily Perú. Recuperado el 22 Mayo de 2017 de <http://www.archdaily.pe/pe/02-189630/paseo-maritimo-playa-poniente-oab>

iluminación de la playa, comunicación viaria, integración del mobiliario urbano, infraestructuras de servicios, etc.

Construye una nueva fachada que facilita la visión del mar y de la playa desde su cota más alta y establece un nuevo límite, integrando las diferentes circulaciones en sus pliegues y plataformas, eliminando una barrera y construyendo un lugar para las personas.

Los elementos fundamentales de la ordenación de ese espacio unitario fueron establecer un solo nivel, desde el pie de las fachadas hasta el borde del murete que limita la playa; alinear postes de 12m para iluminar la arena, en el borde del paseo; alinear palmeras, junto a las edificaciones y al borde de la playa; y colocar un paso de madera de 2 metros de ancho, a nivel de la playa para bañistas descalzos que se conectan a través de rampas al nivel superior del paseo urbano. En los encuentros de ese paso inferior con las rampas se ubican unos lavapiés, especialmente diseñados.

3.7.1.3 Galería Fotográfica



Figura 3.45. Vista aérea del Malecón "El Poniente" en España

Fuente: Alejo Bagué

Recuperado de <http://www.archdaily.pe/pe/02-189630/paseo-maritimo-playa-poniente-oab>



Figura 3.46. Vistas aéreas del Malecón "El Poniente" en España

Fuente: Alejo Bagué

Recuperado de <http://www.archdaily.pe/pe/02-189630/paseo-maritimo-playa-poniente-oab>



Figura 3.47. Iluminación y circulaciones del malecón "El Poniente"

Fuente: Alejo Bagué

Recuperado de <http://www.archdaily.pe/pe/02-189630/paseo-maritimo-playa-poniente-oab>



Figura 3.49. Zonas de estar usadas en el Malecón "El Poniente" en Benidorm

Fuente: Alejo Bagué

Recuperado de <http://www.archdaily.pe/pe/02-189630/paseo-maritimo-playa-poniente-oab>

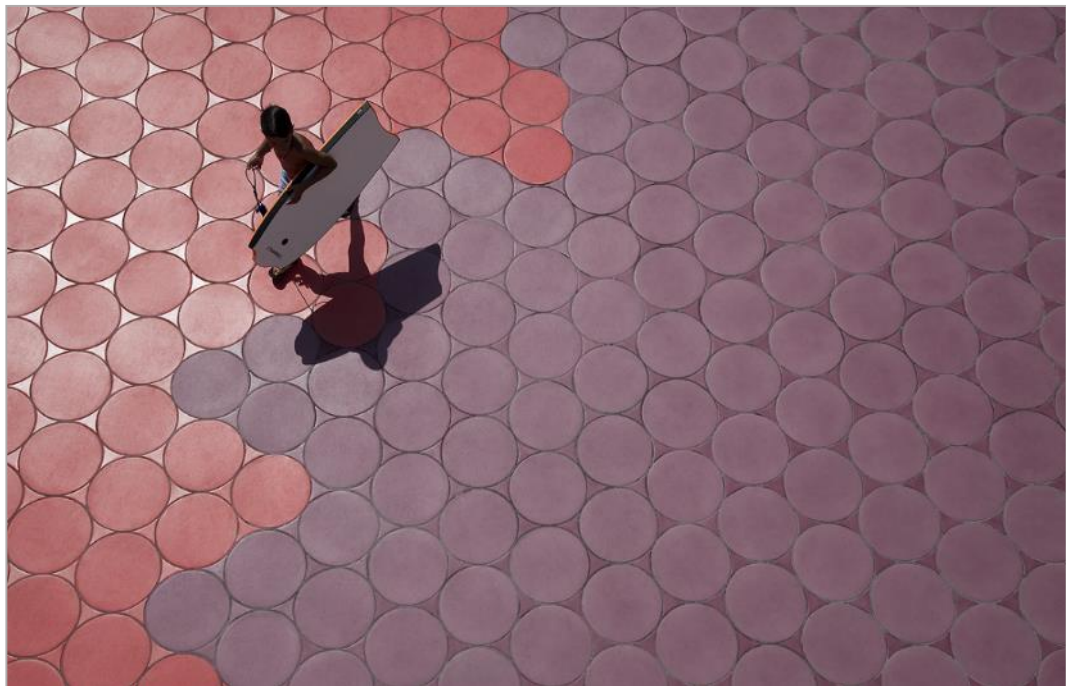


Figura 3.48. Detalle de cambios de color de pisos y formas geométricas

Fuente: Alejo Bagué

Recuperado de <http://www.archdaily.pe/pe/02-189630/paseo-maritimo-playa-poniente-oab>



Figura 3.51. Vista aérea de accesos hacia la playa

Fuente: Alejo Bagué

Recuperado de <http://www.archdaily.pe/pe/02-189630/paseo-maritimo-playa-poniente-oab>



Figura 3.50. Sinuosidad y rampas de acceso a la playa

Fuente: Alejo Bagué

Recuperado de <http://www.archdaily.pe/pe/02-189630/paseo-maritimo-playa-poniente-oab>

3.7.2 Malecón 2000

3.7.2.1 Ubicación

El Malecón 2000 se encuentra en la ciudad de Guayaquil en las costas del río Guayas. Fue un proyecto de renovación urbana de las áreas públicas de la ciudad que se encontraban muy deterioradas durante las últimas décadas del siglo pasado por la nueva zonificación financiera de la ciudad.

La ciudad de Guayaquil es la Capital Administrativa de Ecuador. La ciudad posee 2.278.691 habitantes, según el censo del 2010, y es la ciudad más poblada del país. Actualmente, la ciudad se encuentra entre las ciudades más modernas y mejor equipadas al lado oeste del continente Americano. Así mismo, con gran cantidad de arribos internacionales por turismo.

Luego de su fundación cerca al cerro denominado Santa Ana, la ciudad empieza su proceso de expansión paralelo a las costas del caudaloso río Guayas. Desde la época del virreinato, su puerto fluvial ha sido el más importante dentro del país por la posición estratégica del mismo y el gran flujo de mercancías que se comercializaban.



Figura 3.52. Ubicación de Malecón 2000 en Guayaquil, Ecuador
Fuente: Elaboración propia

3.7.2.2 Origen del Proyecto⁶⁰

Surbió como iniciativa de la banca privada, cuando en 1996 el Banco La Previsora presenta, la propuesta de intervención del antiguo malecón Simón Bolívar y su inmueble, el edificio más alto del país localizado en la acera del frente, con el fin de revalorizar el sector que había sufrido una decadencia en la actividad financiera de la zona ya que se habían trasladado las entidades bancarias a una importante avenida al norte de la ciudad. Es cuando se propone un rol y funciones nuevos para el centro tradicional de la ciudad que contribuyan a regenerar su economía urbana.

Se crea una fundación de derecho privado, de acción social y cívica, sin fines de lucro, con vínculos municipales, pero con total autonomía administrativa llamada “Malecón 2000”. Esta sería la institución encargada de llevar a un nivel de proyecto la imagen – objetivo del malecón, así como gestionar y garantizar su ejecución.

Con la firma del comodato se otorga la administración y ganancias económicas del Malecón 2000 a la fundación que lleva su nombre por 99 años. Los beneficios económicos del Malecón 2000 para el Municipio de Guayaquil son casi todos indirectos ya que la fundación fue exonerada de pagar las rentas del suelo. Entre los beneficios indirectos se encuentran: la generación de plazas de trabajo en todo el proceso de construcción y mantenimiento de la obra, la activación del turismo en el sector y la cantidad de visitantes logrados desde la inauguración de la obra.

3.7.2.3 Descripción del proyecto

Durante los últimos años del siglo pasado, el centro de la ciudad de Guayaquil pasaba por una degradación urbana por la aparición de nuevos espacios de expansión. En 1999 se inician los trabajos en el antiguo malecón Simón Bolívar, el cual fue ampliado sobre el río Guayas mediante una plataforma con pilotes. Los principales beneficios que se buscaron para la ciudad y sus habitantes fueron: atraer inversiones internacionales, insertar a ciudad en el mercado del turismo global,

⁶⁰ Navas Perrone G. (2012). *Malecón 2000 el inicio de la Regeneración Urbana en Guayaquil: un enfoque proyectual*. Quito: FLACSO.

generar de plazas de trabajo, transformar la imagen urbana y la recuperar la identidad de los guayaquileños.

Este parque urbano de 20 hectáreas posee una extensión de 2.5 kilómetros (26 cuadras) y es uno de los proyectos urbanísticos de renovación urbana más exitosos de América, considerado un modelo a nivel mundial y declarado “espacio público saludable” por la Organización Panamericana de la Salud (OPS) y la Organización Mundial de la Salud (OMS). El malecón cuenta gran número de espacios verdes durante todo su recorrido.

El Malecón 2000 en su planteamiento fue zonificado en tres zonas predominantes de acuerdo a las funciones urbanas que se desarrollaban en ese momento en la ciudad.

a. **La zona comercial:**

Ubicada al sur del proyecto. Se planteó aquí por la cercanía a la zona llamada “la bahía” en donde se desarrolla gran parte de la actividad comercial formal e informal de la ciudad. En esta zona se encuentra el Mercado artesanal, Plaza Olmedo, el Antiguo Mercado Sur ahora “Palacio de Cristal”, centros comerciales, restaurantes, bares, patios de comida, entre otros.

b. **La zona cívica:**

Ubicada en el centro del proyecto donde se encuentran los edificios representativos de administración gubernamental y financiera. En esta zona se encuentran La Rotonda, la Torre Morisca, la Aurora Gloriosa, miradores, el muelle, entre otros.

c. **La zona social – recreativa**

Ubicada al norte del malecón. Se proyectaron aquí por la cercanía al barrio Las Peñitas y con la finalidad de otorgar espacio público recreativo cercano a la población. En esta parte se encuentran los juegos recreativos, el cine, museos, fuentes de agua, entre otros.

3.7.2.4 Galería fotográfica



Figura 3.53. Malecón 2000 y edificio “La Previsora”, Guayaquil, Ecuador.
Recuperado de <http://panorama2go.com/Contenido/web/articulo/ES/415>



Figura 3.54. "Palacio de Cristal", antes Mercado del Sur, Guayaquil, Ecuador.
Recuperado de <http://3.bp.blogspot.com/-IUgsfqDwnp0/T-OmxDDaBKI/AAAAAAAAADI/-mqStnWshZ8/s1600/Guayaquil+Palacio+de+Cristal.jpg>



Figura 3.55. Cine en el sector norte del Malecón 2000, Guayaquil, Ecuador
Recuperado de <http://keywordsuggest.org/gallery/772552.html>



Figura 3.56. Rotonda en la parte central del Malecón 2000, Guayaquil, Ecuador
Recuperado de <http://www.suitesguayaquil.com/malecon-2000.html>



Figura 3.58. Vista nocturna de la zona norte del Malecón 2000 en Guayaquil
 Recuperado de <http://photobucket.com/gallery/user/dinasty69/media/bWVkaWFJZDo2NzI2ODg2Mg==/?ref=>



Figura 3.57. Malecón, detrás cerro Santa Ana y el antiguo faro.
 Recuperado de <http://keywordsuggest.org/gallery/1123470.html>

3.7.3 Malecón Costero de la ciudad de Ilo

3.7.3.1 Ubicación

El Malecón de Ilo se encuentra en la ciudad, distrito y provincia del mismo nombre en el departamento de Moquegua al sur del país.

Ilo es una ciudad portuaria marítima que se caracteriza por su importancia en la economía de sur del país. La ciudad antigua se emplaza en la parte baja de los cerros y la actual expansión que se ha dado en los últimos años ha sido en la parte alta de los mismos. Ilo es una ciudad caracterizada por la limpieza en sus calles y una gran sensibilidad de la población con la naturaleza.



Figura 3.59. Ubicación del Malecón Costanero de la ciudad de Ilo, Moquegua

Fuente: Elaboración propia

3.7.3.2 Descripción del proyecto

El malecón Costero de Hilo posee 1, 6 kilómetros de extensión lineal sobre las costas de Moquegua. Actualmente se realizan estudios y perfiles por parte de la Minera Southern Perú y La municipalidad Provincial de Ilo para el gran proyecto de ampliación del malecón con el fin de fortalecer el turismo y el potencial urbanístico de la ciudad.

Entre los principales espacios que cuenta el Malecón se encuentran:

- a. La Plaza Grau, ubicada a dos cuadras de la plaza mayor de la ciudad.
- b. El Muelle Fiscal: que mide 70 metros de largo y es una estructura de concreto y fierro entablonada con madera. Actualmente sirve de un mirador del mar y venta de artesanías realizadas con productos marinos.
- c. Glorieta, ubicada sobre un peñasco, fue construido en 1915 y parcialmente recibe animales marinos que descansan sobre las rocas lo que la hace muy concurrida por turistas.
- d. El anfiteatro: es un espacio que posee graderías y escenario. Comúnmente se usa para eventos culturales y artísticos de la población.
- e. Plaza del trabajo: posee una pequeña pileta y desde años ha sido un lugar de concentración de ferias. Se encuentra frente a la Casa de la Cultura de Ilo.
- f. Parque del Niño: posee juegos infantiles y un parque de skate donde concurren muchos niños, jóvenes y padres. Además en esta área existe una locomotora de inicios del siglo pasado que es la atracción de los turistas.
- g. Plaza del Palacio Municipal: se encuentra frente a la Municipalidad Provincial de Ilo. Se caracteriza por estatuas de cobre y monumentos hechos de vegetación con la fauna y flora de la zona.
- h. Plazas de usos protocolares: Plaza del Ejército, Plaza Bolivia y Plaza de la Policía Nacional. En estas tres plazas se realizan las actividades protocolares de la ciudad como desfiles, celebraciones y algunas ferias organizadas por las instituciones más representativas de Ilo.

3.7.3.3 Galería fotográfica

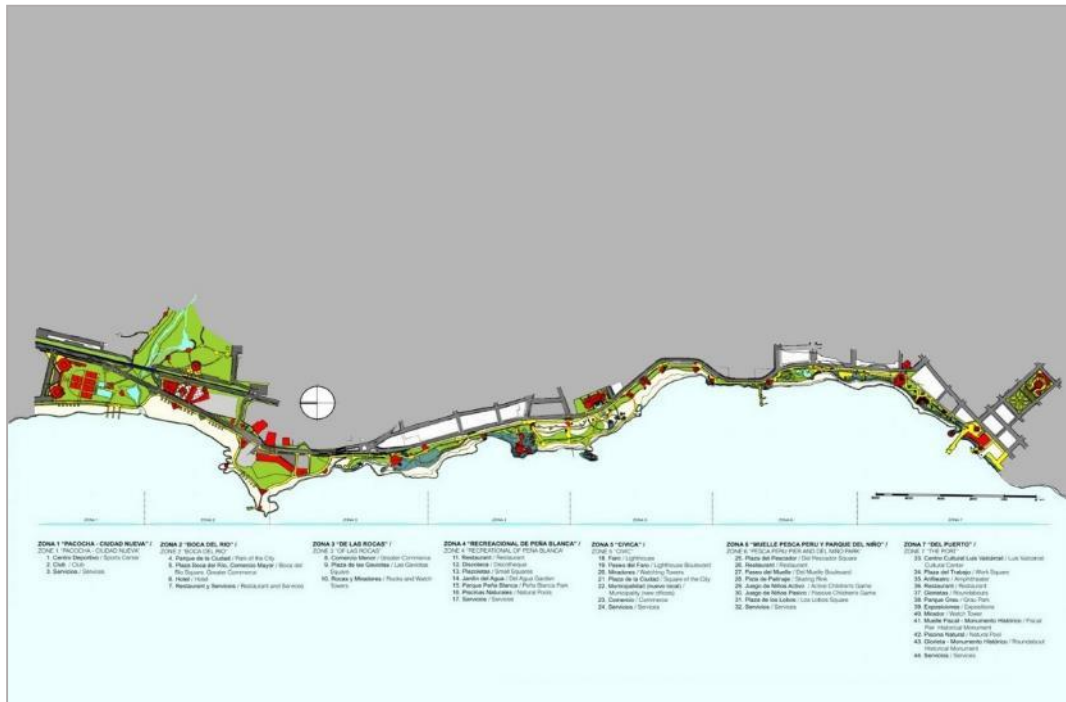


Figura 3.60. Plan de Intervención urbana del Malecón de Ilo, Moquegua.

Recuperado de <http://apuntesdearquitecturadigital.blogspot.pe/2011/12/ojala-que-mis-ideas-sean-utiles-en-el.html>



Figura 3.61. Glorieta en el Malecón de Ilo

Recuperado de https://www.mc.pe/img/ilo_foto4.jpg

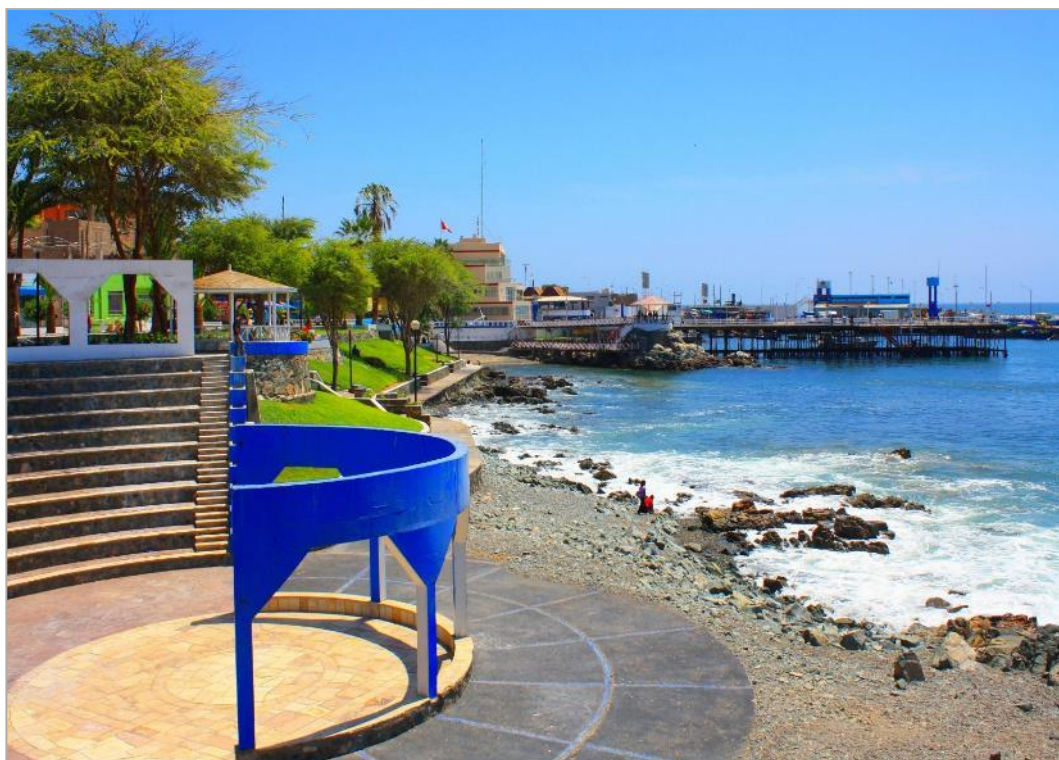


Figura 3.63. Vista Parcial del anfiteatro y el de fondo Malecón Fiscal
 Recuperado de <http://www.andina.com.pe/agencia/noticia-moquegua-anuncian-proyecto-para-ampliar-malecon-costero-ilo-603442.aspx>



Figura 3.62. Plaza dentro del Malecón de Ilo, Moquegua
 Recuperado de <http://diariocorreo.pe/edicion/moquegua/southern-mejorara-malecon-costero-de-ilo-659933/>



Figura 3.64. Vista aérea del Malecón Costero de Ilo, Moquegua

Recuperado de <http://diariocorreo.pe/edicion/moquegua/impulsan-el-proyecto-turistico-ilo-puerto-de-ensueno-579749/>



Figura 3.65. Parque del Trabajo dentro del Malecón Costanero en Ilo, Moquegua

Recuperado de <https://www.panoramio.com/photo/108241613>

CAPÍTULO 4

PROPUESTA URBANA

Este capítulo contiene la propuesta de intervención para el Malecón Jorge Chávez y para los espacios públicos aledaños como lo son la Plaza Mayor de la ciudad, el Muelle Fiscal y los alrededores de la Aduana de Paita.

La intervención, está basada en el análisis del estado actual de los espacios e identificación de las carencias en esta zona del Cercado de Paita y plantea como propuesta una serie de tratamientos urbanos que solucionen puntualmente los problemas encontrados en el diagnóstico, siguiendo como concepto que el espacio público (social, cultural y recreativo) es una plataforma de interrelaciones físicas que fomentan el desarrollo integral de los seres humanos y mejora su calidad de vida.

4.1 CONCEPTUALIZACIÓN

El plan maestro es un instrumento de orientación y referencia para la gestión administrativa de un sector. Es un documento de organización que a través de estrategias y puntos de acción busca lograr un objetivo a mediano plazo.

La propuesta de ejecutar un plan nace a partir de un problema urbano visible y busca solucionarlo mediante la revitalización del área deteriorada con o sin cambiar el uso del suelo existente. Por tanto, persigue un objetivo general, al que se llegará mediante el logro de intervenciones puntuales planteadas.

La propuesta de intervención en el Centro histórico de la ciudad de Paita busca renovar el área y ofrecer a los paitaños la carencia de espacios sociales, culturales y recreativos mediante el acondicionamiento y conexión de los espacios públicos: y la propuesta de nuevos equipamientos urbanos.

El Plan Maestro debe ser una herramienta flexible que sirva para la toma de decisiones que involucren de forma integrada y simultánea aspectos físicos. El plan debe permitir la participación y obedecer a una estructura emergente, debe ser sensible a los cambios y ajustes futuros sin eliminar posibilidades alternativas de desarrollo.

4.2 EJES DE INTERVENCIÓN

Al conocer las características del área en estudio, los problemas y la posible solución, se decide buscar una propuesta integral que establezca tres ejes de acción, mediante los cuales se pretende conceptualizar de manera ordenada la intervención urbana. Los ejes de intervención sostenible básicamente son tres: el socio cultural, que se refiere directamente a la población, a su percepción y cambios que puedan afectarla; el económico que se refiere a la viabilidad económica para ejecutar y mantener el proyecto; y el sostenible que se refiere a la administración óptima de recursos en la proyección, ejecución y funcionamiento.

La propuesta urbana será un proyecto revitalizador orientado a mejorar el equipamiento y mobiliario urbano existente modificando sus características formales, funcionales y espaciales para generar espacios confortables para la población y turistas en los cuales puedan desarrollar actividades de tipo recreativo y cultural y de esta manera mejorar su calidad de vida.

Los proyectos que se planteen para el área de intervención cumplirán directa o indirectamente con los siguientes ejes:

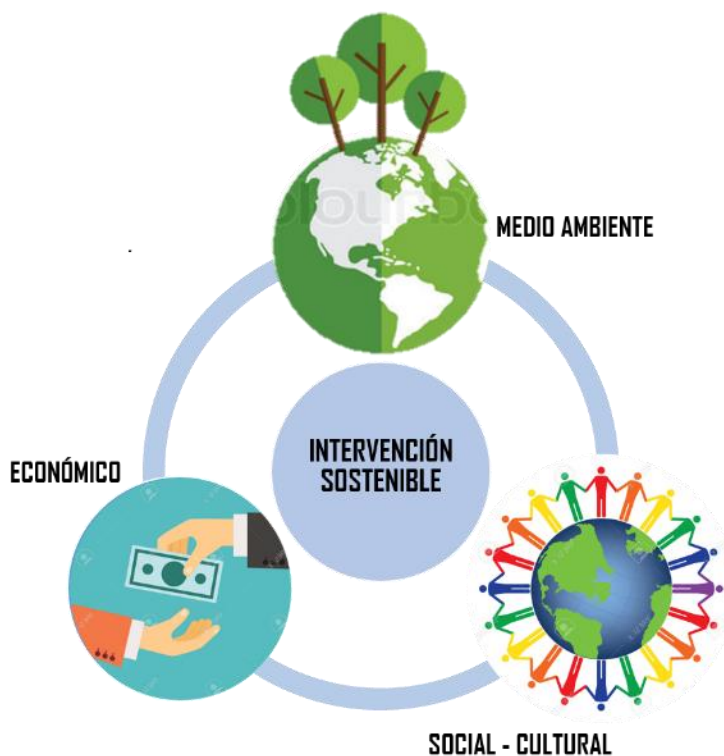


Figura 4.1. Ejes de Intervención Sostenible
Fuente: elaboración propia

4.3 ESTRATEGIAS Y ACCIONES DE INTERVENCIÓN URBANA

Las estrategias de intervención urbana se resumen en las siguientes:

4.3.1 Eje Socio cultural

a. Renovación del Malecón Jorge Chávez

Objetivos específicos:

- Aprovechar la ubicación y el valor cultural del Malecón y plantear un nuevo diseño del espacio recreativo para fomentar las actividades sociales y deportivas.
- El espacio debe contar con espacios recreativos novedosos y funcionales, así mismo accesibles para potenciar su uso masivo por los paiteños y generar una nueva oferta turística.
- El Malecón de Paita debe contemplar la mejora de la estructura y equipamiento del muelle “El Toril” que se encuentra dentro del mismo Malecón ya que posee gran valor histórico para la ciudad.

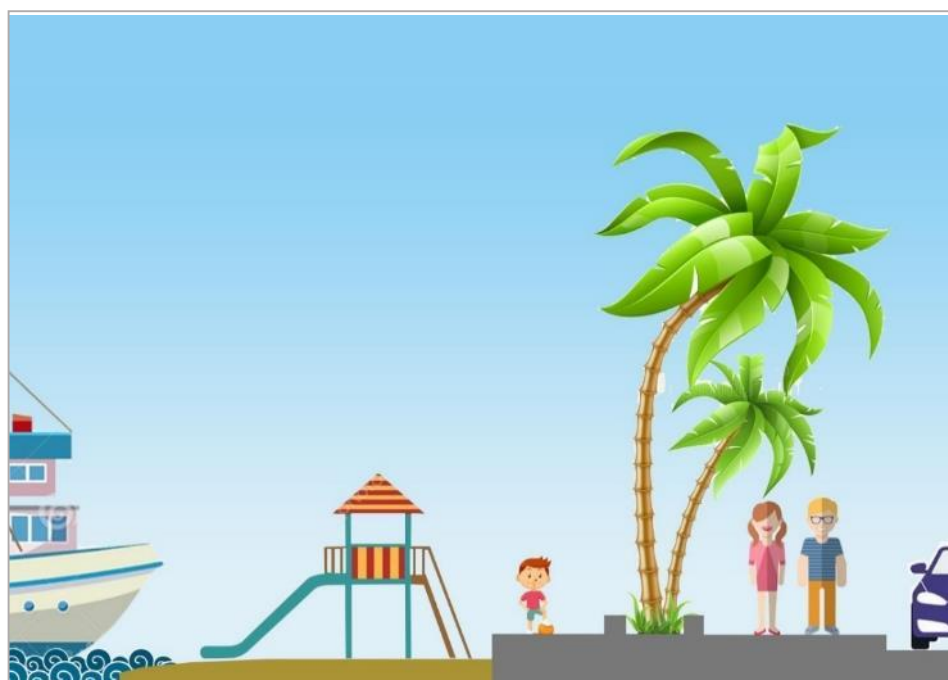


Figura 4.2. Malecón Jorge Chávez

Fuente: Elaboración propia

b. Fortalecer la señalética y seguridad vial

Objetivos específicos:

- Señalizar el tránsito peatonal y flujo vehicular en toda la zona con el fin de resguardar la seguridad física del peatón.
- Orientar al turista y ciudadanos mediante la señalización especial de los edificios con valor histórico monumental.
- Mejorar el estado de las vías dando prioridad al peatón y velando que las veredas cumplan con el ancho mínimo para que transiten personas con discapacidad.



Figura 4.3. Señalización y accesibilidad en las vías públicas

Fuente: elaboración propia

c. Mejoramiento de la iluminación del Cercado de Paita

Objetivos específicos:

- Exaltar los inmuebles con valor histórico iluminando indirectamente sus elementos artísticos – arquitectónicos como cornisas, frisos, vanos, etc.
- Mejorar la iluminación de todo el Cercado de Paita mediante lámparas de certificación led con paneles solares individuales.

d. Creación del pasaje peatonal Miguel Grau

Objetivos específicos:

- Conectar y potenciar el uso del tramo que empieza en Paita Baja desde el Malecón Jorge Chávez pasando por el Jirón Miguel Grau, subiendo por las escaleras sobre el Tablazo y llegando al Mirador en Paita Alta.
- Acondicionar las tres cuadras del Jirón Miguel Grau peatonalizándolo y mejorando su equipamiento para ser convertido en un espacio de circulación, estar y descanso.



Figura 4.4. Propuesta de conexión con la Parte Alta

Fuente: elaboración propia

e. Acondicionamiento de los exteriores del muelle El Toril

Objetivos específicos:

- Plantear espacios de reunión sobre el malecón Jorge Chávez cerca al muelle El Toril.
- Mejorar las condiciones estructurales del muelle. Así mismo ejecutar esporádicamente los trabajos de mantenimiento como pintado de barandas, el cambio de la madera entablonada, etc.

f. Creación de la Plaza Cívica de Paita

Objetivos específicos:

- Crear un hito importante sobre la cultura paiteña dentro del Malecón Jorge Chávez que genere referencia dentro del proyecto y de la ciudad.
- Generar un remate visual en el eje peatonal que desciende desde el mirador turístico de Paita Alta hasta el malecón Jorge Chávez.

g. Creación de la Plaza del Deporte

Objetivos específicos:

- Generar un remate visual en el jirón Inclán que organice el equipamiento deportivo de todo el malecón Jorge Chávez.
- Mejorar y acondicionar el equipamiento deportivo existente en el área. Así mismo reubicar o proponer equipamiento novedoso para practicar otros deportes.

h. Creación de la Plaza y el Centro Social de Paita

Objetivos específicos:

- Crear un espacio para reuniones masivas frente a la plaza Bolognesi, actual área donde se desarrollan las actividades cívicas de la provincia.
- Proyectar un edificio versátil sobre el malecón Jorge Chávez que sirva para reuniones sociales y otros usos.

i. Creación del Museo Marino de la bahía de Paita

Objetivos específicos:

- Por su estratégica posición cerca al muelle Fiscal, donde arriban muchos turistas, se plantea crear el Museo Marino de la Bahía de Paita en el antiguo edificio de la Aduana de Paita.

- El museo expondrá sobre la historia de la bahía y se podrán exhibir elementos encontrados en el fondo del mar como tinajas de vino, porciones de proas, accesorios de navegantes, entre otros.

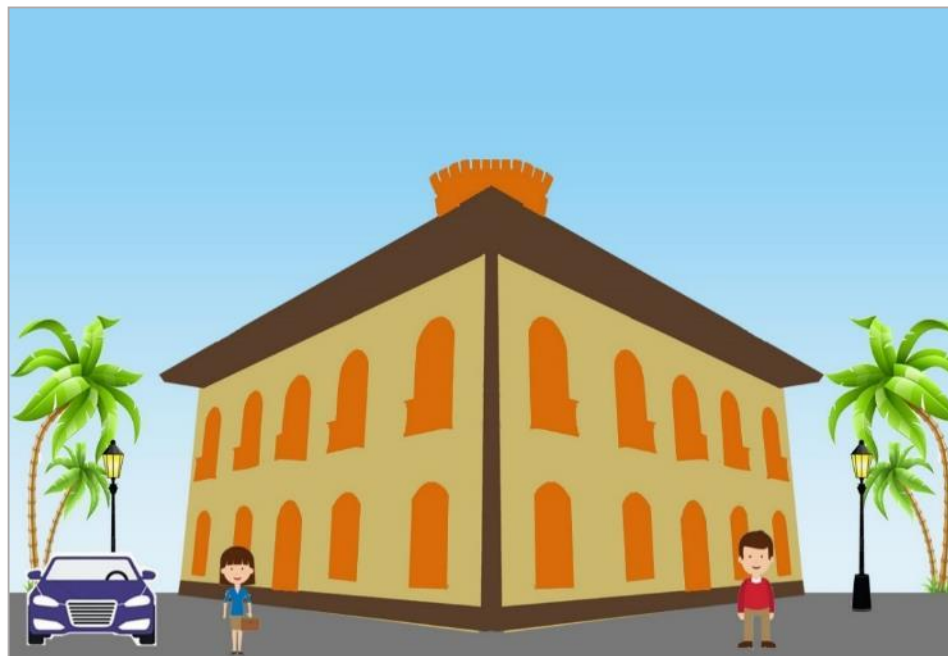


Figura 4.5 Museo Marino de Paita

Fuente: elaboración propia

j. Mejoramiento del módulo de vigilancia municipal

Objetivos específicos:

- Renovar la infraestructura del módulo de vigilancia y auxilio rápido de Paita Baja. Se recomienda en la misma área.
- Generar espacios para la atención del ciudadano, oficina para el monitoreo ciudadano, espacios para descanso de los serenos y área para el estacionamiento de las unidades.

k. Creación del centro cultural de la ciudad de Paita

Objetivos específicos:

- Se propone un espacio cultural en la Calle Jorge Chávez muy cerca del ingreso del Terminal Euroandinos, del colegio primario “Nuestra Señora

de Lourdes” y de la División de Educación y Cultura que sirva y fomente el desarrollo de actividades culturales.

- Este centro cultural deberá contar con una nueva biblioteca municipal, talleres para niños y adultos, áreas de aprendizaje interactivo y oficinas administrativas.



Figura 4.6. Centro Cultural y espacio público

Fuente: elaboración propia

4.3.2 Eje medio ambiental

b. Ciclovía Recreativa

Objetivos específicos:

- Promover el uso de la bicicleta no sólo como un medio de recreación, sino como un medio transporte ecológico que reduce considerablemente el consumo de combustibles fósiles.
- La propuesta de ciclovía pasará longitudinal al Malecón Jorge Chávez y podrá conectarse con casi todas las zonas que se encontrarán en el proyecto y en los edificios públicos cercanos.
- Habilitar dos carriles uno en cada sentido para bicicletas protegidos con el fin de que no sean invadidos por otros vehículos.



Figura 4.7. Ciclovía dentro del Malecón Jorge Chávez
Fuente: Elaboración propia

c. Control contaminantes y sensibilización de la población

Objetivos específicos:

- Fiscalizar y sancionar la emisión de contaminantes como aguas servidas y residuos sólidos urbanos a la playa de la bahía.
- Descontaminación biológica del agua de la bahía.
- Capacitar y controlar el vertimiento de residuos sólidos urbanos y aceites al mar de Paita por parte de la flota artesanal.
- Mejoramiento de la recolección y clasificación de los residuos sólidos.
- Organizar campañas educativas para la población a través de instituciones sobre el cuidado del medio ambiente y el manejo de los residuos.
- Prohibir el uso innecesario de bocinas a las unidades de transporte públicas y privadas dentro del centro histórico de la ciudad de Paita.

4.3.3 Eje económico

a. Rehabilitación de las vías del Cercado de Paita

Objetivos específicos:

- Rehabilitar la capa asfáltica de la Avenida Jorge Chávez y las vías cercanas
- Mejorar los accesos peatonales y vehiculares de los espacios públicos mediante rampas. En cualquier caso el peatón será la prioridad.
- Estandarizar el mobiliario como bancas, luminarias y tachos de basuras para generar características estándares en el área en estudio.



Figura 4.8. Sección de vía en la Avenida Jorge Chávez

Fuente: elaboración propia

b. Creación de la Plaza Gastronómica

Objetivos específicos:

- Generar un espacio adecuado para mejorar el servicio de venta de comida por parte de los pobladores en el malecón Jorge Chávez.
- Generar ingresos a partir de los alquileres que sirvan para el mantenimiento del proyecto.

d. Renovación del Malecón Hermanos Cárcamo

Objetivos específicos:

- Mejorar la imagen de esa zona que es muy concurrida por turistas, pescadores y ciudadanos creando un corredor gastronómico temporal durante el día y un espacio de descanso y contemplación durante la noche.
- Dar un nuevo carácter a los locales informales de comida que se encuentran al lado del ingreso del Muelle Fiscal en el Malecón Hermanos Cárcamo planteando una nueva estructura fija útil.



Figura 4.9. Locales comerciales al lado del Muelle Fiscal

Fuente: Elaboración propia

e. Acondicionamiento formal de las edificaciones del Cercado de Paita

Objetivos específicos

- Mejorar la calidad formal de las edificaciones que se encuentran en el Cercado de Paita mediante la limpieza y pintado.
- Gestionar que las edificaciones públicas con valor histórico monumental sean convertidas en espacios de exposición de diversas muestras culturales regionales.

- Plantear una paleta de colores y reglamentación de los anuncios publicitarios como parámetros urbanísticos con el fin de estandarizar y mejorar la imagen urbana de la ciudad portuaria.

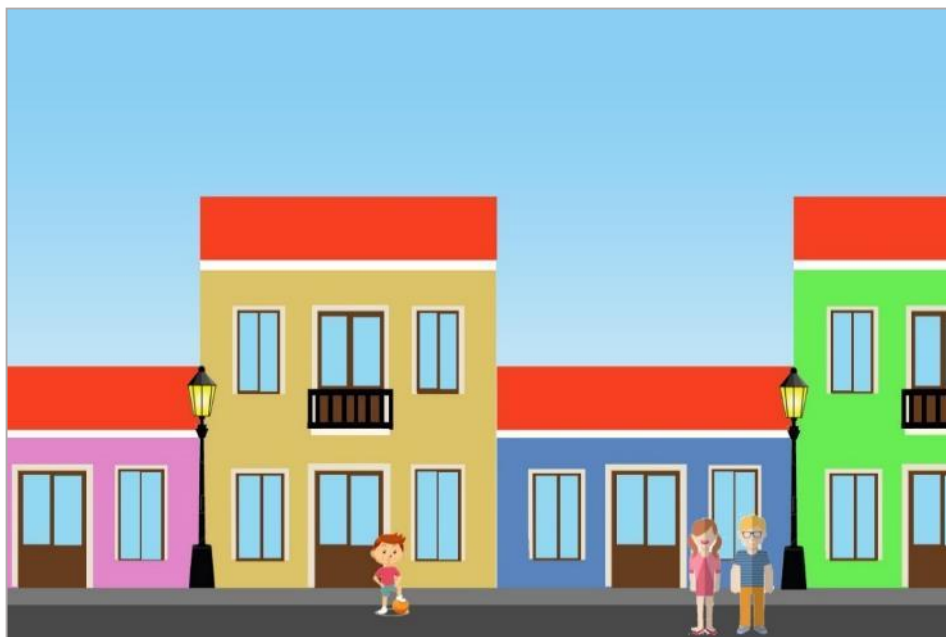


Figura 4.10. Acondicionamiento formal de casas en Paita

Fuente: Elaboración propia

f. Mejorar el servicio turístico en el centro de Paita

- Impulsar la mejora de los servicios turísticos mediante capacitaciones a la población y microempresarios del Centro histórico de Paita.



Figura 4.11. Turistas en Paita

Fuente: Elaboración propia

- Crear un módulo turístico en las inmediaciones de la plaza mayor de la ciudad que informe sobre los destinos turísticos distritales y sus rutas.
- Fomentar la fabricación de artesanía con materiales de la zona y las actividades que sean atractivas al turista.

g. Cambio de uso del suelo de residencial a comercial en la zona contigua al área de intervención

Objetivos específicos

- Cambiar el uso del suelo a comercio en la zona contigua al área de intervención, a todo lo largo de las vías Jorge Chávez y Miguel Grau.
- Promover las actividades comerciales para reducir la inseguridad y activar económicamente la zona.
- Impulsar y fiscalizar la creación de pequeños negocios locales que brinden servicios de alimentación, de víveres en menor escala, hospedajes, etc.



Figura 4.12. Fomento del empleo en Paita

Fuente: Elaboración propia

4.4 CATÁLOGO DE ACTUACIONES



Figura 4.13. Intervenciones urbanas propuestas
Fuente: Elaboración propia

4.5 PROGRAMA URBANO DE NECESIDADES

A partir del diagnóstico y las estrategias de intervención, las actividades urbanas que se proyectarán en el Plan Maestro se resumen en el siguiente cuadro. El cuadro considera la necesidad, las actividades, el espacio en el que emplazará la propuesta y la zona.

Cuadro 4.1. Programa urbano de necesidades

Necesidad	Actividad	Espacio	Zona
Conectar peatonalmente Paita Alta con Paita Baja	caminar, conectar, esperar	Tres cuadras del Jr. Miguel Grau	Pública
Mejorar el servicio en infraestructura y mobiliario urbano dentro del Malecón Jorge Chávez	reunirse, descansar, practicar, contemplar, valorar	Malecón Jorge Chávez	Pública
Mejorar el servicio en infraestructura y equipamiento deportivo dentro del Malecón Jorge Chávez	practicar, jugar, recrear	Malecón Jorge Chávez	Pública
Implementar una ciclo vía recreativa	pedalear, disfrutar	Malecón Jorge Chávez	Pública
Señalar los flujos peatonales y vehiculares. Así como accesos	señalar, orientar, acceder	Malecón Jorge Chávez, Plaza Mayor y exteriores de Aduana	Pública
Fomento de actividades educativas y culturales	interactuar, aprender	Terreno en Avenida Jorge Chávez	Pública
Reuniones sociales y ceremonias	reunirse, socializar	Malecón Jorge Chávez	Pública
Acondicionar el Muelle Turístico y exteriores de la Aduana.	iluminar, caminar, contemplar	Muelle Fiscal	Pública
Mejorar el sector de Malecón en la calle Hermanos Cárcamo	comer, contemplar, conocer	Malecón Hermanos Cárcamo	Pública
Restaurar y pintar viviendas del Centro Histórico de Paita	limpiar, contemplar, mejorar	Centro Histórico de Paita	Pública - Privada
Cuidar el medio ambiente y mejorar la recolección de RR.SS.	cuidar y recolectar	Centro Histórico de Paita	

Fuente: Elaboración propia

ACTIVIDADES URBANAS PROYECTADAS



Figura 4.14. Actividades urbanas proyectadas
Fuente: Elaboración propia

4.6 PLAN MAESTRO

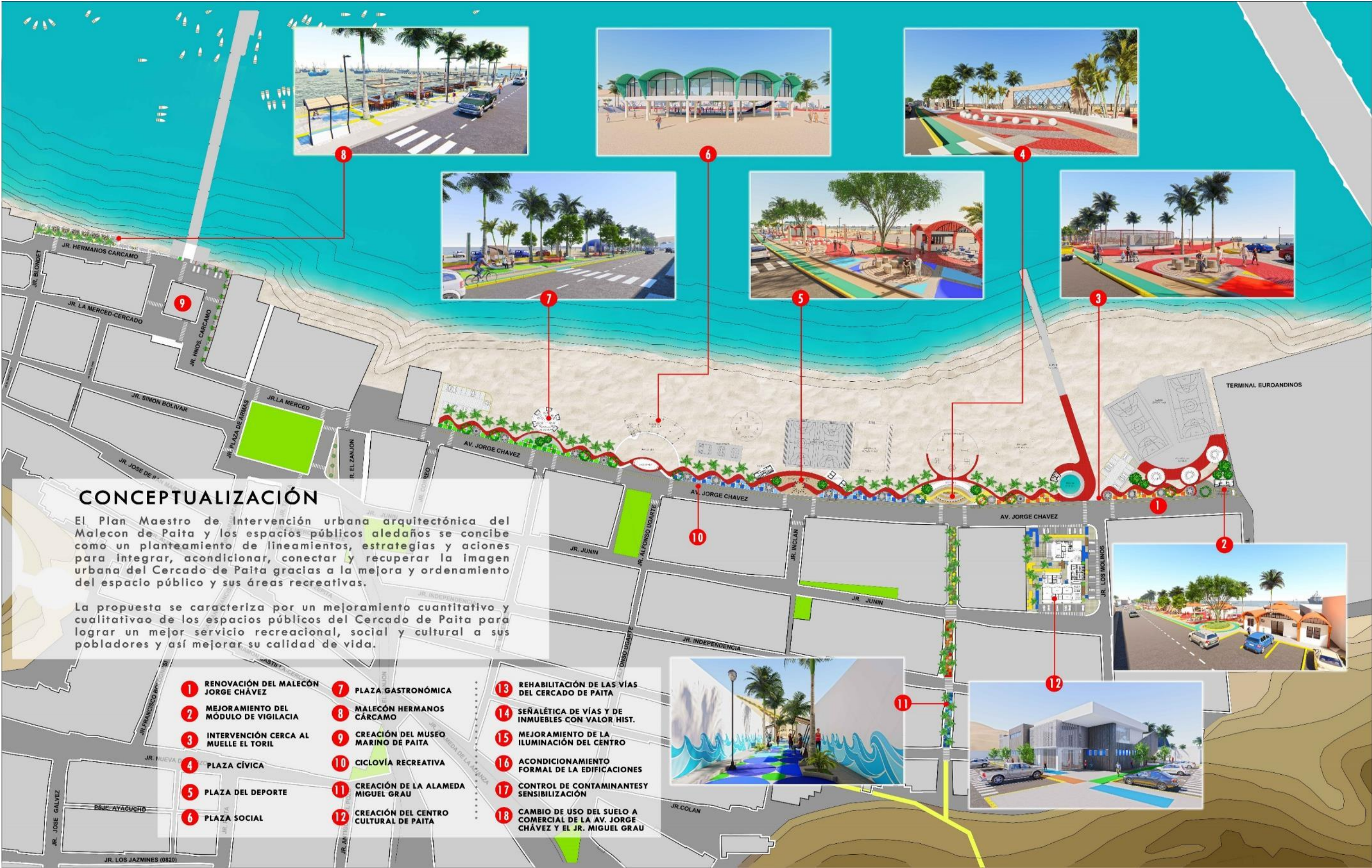


Figura 4.15. Plan Maestro
Fuente: Elaboración propia

4.7 PROPUESTAS

4.7.1 Alameda Miguel Grau

La alameda Miguel Grau se encontrará en el jirón del mismo nombre en el centro de la ciudad de Paita. El jirón Miguel Grau forma parte de la conexión peatonal de menor recorrido entre El Mirador de Paita Alta con el Malecón Jorge Chávez. Además de ser un importante eje turístico desde la parte superior, donde se puede apreciar toda la bahía, hasta la Playa el Toril, de donde se puede realizar actividades junto al mar.

La propuesta se emplaza en las tres cuadras de reducida sección de la vía mencionada sin modificar su perfil urbano. Entre las acciones a realizar se encuentran:

- a. Mejorar inicialmente el estado de las losas de concreto que forman la vía y considerar la ampliación de las veredas laterales.
- b. Pintar la losa del suelo bajo una trama de círculos de tres colores diferentes por cada cuadra.
- c. Colocar mobiliario urbano, rampas y jardineras en sus laterales con el fin de mantener un fluido tránsito por el centro del paseo.
- d. Mejorar la iluminación de todo el eje desde el inicio de las escaleras en la parte alta de la ciudad y las señalizaciones peatonales en los cruces de las vías con el fin de que su uso sea durante cualquier hora del día y sea un lugar seguro.
- e. Fomentar la mejora formal de las viviendas que limitan con el proyecto. Así mismo se plantea pintar los muros ciegos con dibujos alusivos a la cultura paiteña con el fin que sea una vitrina expositiva para foráneos.

La propuesta no sólo favorecerá a los vecinos de los alrededores sino también todos los paiteños y foráneos ya que será un espacio de transición, recreación y descanso accesible para todos.



Figura 4.16. Vista de la Alameda Jorge Chávez
Fuente: Elaboración propia



Figura 4.17. Vista aérea de la Alameda Miguel Grau
Fuente: Elaboración propia

4.7.2 Malecón Jorge Chávez

La propuesta del Malecón Jorge Chávez se extiende por 500 metros al litoral de la bahía en la playa El Toril. Comprende el área desde el ingreso al Terminal Portuario Euroandinos hasta Club Liberal.

La propuesta se emplaza en las siete cuadras a un lado de una avenida costanera o avenida Jorge Chávez sin modificar su perfil urbano existente. Se ha proyectado como un pasaje longitudinal que se abre en las intersecciones con los jirones con el fin de que sean remates visuales y plazas de ordenamiento de cada una de las zonas.

La intervención propone una ciclovía recreativa a lo largo de todo el malecón con giro en la parte final, cerca al terminal Euroandinos; cambio de la forma de pisos de todo el conjunto, dándole más ancho a la acera y pintándola de una trama propuesta; reubicación de la palmeras existentes por el nuevo diseño de la vereda; instalación de nuevas bancas, coberturas y elementos ornamentales; sembrado de árboles para generar sombra; mejorara de la iluminación de todo el malecón y de sectores cercanos a la orilla de la playa El Toril; diseño de diferentes plazas de acuerdo al uso y de dos áreas para estacionamiento.



Figura 4.18. Vista en planta de propuesta del Malecón Jorge Chávez
Fuente: elaboración propia

La organización de las plazas o tramos es la siguiente:

4.7.2.1 Plaza Gastronómica

La propuesta de la Plaza Gastronómica nace a partir del uso actual dado por la población al espacio. Se ha planteado sobre el malecón Jorge Chávez, en la intersección del Jirón Meléndez con la Avenida Jorge Chávez, una pequeña plaza semicircular con juegos de pisos que siguen la sinuosidad trazada a lo largo de todo el proyecto.

Se ha proyectado una semiesfera o domo de concreto armando revestido en azulejos color azul con una abertura superior para el ingreso de luz y la ventilación. El edificio cuenta con cinco ingresos repartidos equidistantemente en todo su perímetro. En la parte interna, hay cinco puestos de comida repartidos entre las entradas y en el centro un patio para los comensales.

La Plaza Gastronómica será importante en el área porque ayudará a potenciar la gastronomía y a brindar un mejor servicio comercial y turístico. Así mismo permitirá generar ingresos para los vendedores y administradores o inversionistas del proyecto.



Figura 4.19. Primer tramo del Malecón Jorge Chávez y Plaza Gastronómica
Fuente: Elaboración propia

4.7.2.2 Plaza Social

La propuesta se encuentra ubicada frente a la antigua plaza Bolognesi, en la intersección del Jirón Colán con la Avenida Jorge Chávez. Desde finales del siglo XIX esta área cobró importancia por los eventos cívicos que se realizaban. Actualmente se encuentra en este sitio un estrado que es utilizado para ceremonias protocolares.

La propuesta consta de un nuevo estrado con una porción de bóveda de concreto armado con aberturas hacia el norte y hacia el sur con el fin de emplearlo para ambos lados. El estrado hacia la parte sur sirve para realizar los desfiles cívicos y actividades protocolares y hacia la parte norte, mirando la explanada limitada por una vereda semicircular que es el acceso al Centro Social, para conciertos. El Centro Social es un edificio de dos niveles sobre pilotes con coberturas abovedadas color turquesa sobre la arena de la playa El Toril que proyecta sombra en todo su primer nivel para diferentes usos.

La nueva configuración de este espacio y su equipamiento urbano será importante porque podrán realizarse todo tipo de eventos sociales cerrados o al aire libre para el uso de todos los paiteños.



Figura 4.20. Plaza Social: estrado, explanada y Centro Social
Fuente: Elaboración propia

4.7.2.3 Plaza del Deporte

La propuesta de la Plaza del deporte nace a partir del uso actual de la zona. Se encuentra ubicada en la intersección del Jirón Inclán con la Avenida Jorge Chávez. Actualmente se concentra todo el equipamiento deportivo en el área.

Se ha planteado una plaza circular con elementos esféricos escultóricos versátiles ordenados de manera radial, así mismo luminarias repartidas de igual forma. Se han propuesto dos volúmenes con tres bóvedas de concreto armado cada uno alrededor de la plaza, uno con función de servicios higiénicos públicos y el otro de cafetería que consta de cuatro quioscos con una pequeña área para comensales.

Adyacente a la plaza, hacia la zona de la playa, se proyecta dos losas deportivas de usos múltiples con tribunas de tablonés de madera a ambos lados, una cancha de fútbol playa también con tribunas, un pista de skate y mobiliario para realizar calistenia.

Esta zona es importante porque concentra la parte recreativa activa del espacio público de la ciudad, de la que es carente. Además se ofrece una mayor variedad de mobiliario urbano para practicar otros deportes.



Figura 4.21. Plaza del deporte
Fuente: Elaboración propia

4.7.2.4 Plaza Cívica

La Plaza Cívica de Paita se ha planteado en la intersección del Jirón Miguel Grau y la Avenida Jorge Chávez sobre el Malecón del mismo nombre.

La propuesta comprende una rotonda con un arco de granito abierto hacia la alameda Miguel Grau y esculturas abstractas alusivas a la cultura paiteña sobre una superficie curva con jardineras y palmeras en los extremos. Los pisos continúan la sinuosidad planteada en todo el proyecto. Sobre los mismos, elementos esféricos escultóricos de cemento blanco están ordenados de forma curva opuesta al arco. En la parte posterior a la plaza, se encuentra la zona de juegos para niños debidamente equipada y la zona de sombrillas hechas de Caña de Guayaquil con paja, donde normalmente llegan los veraneantes.

La Plaza Cívica se plantea urbanísticamente, como el hito más importante dentro de la propuesta del nuevo Malecón Jorge Chávez y como remate visual del eje que comprende desde el Mirador en Paita pasando por la alameda Miguel Grau hasta la playa El Toril. Este espacio será de uso público y articulará el flujo peatonal de la avenida Jorge Chávez, del jirón Miguel Grau y del Centro Cultural de Paita que se encuentra en sus inmediaciones.



Figura 4.22. Plaza Cívica de Paita
Fuente: elaboración propia

4.7.2.5 Muelle El Toril y último tramo

El muelle el Toril es la prolongación sobre el mar del jirón Los Molinos. Este muelle fue edificado a finales del siglo XIX, por tanto es muy importante en la historia de la ciudad.

La intervención propuesta en el muelle sólo considera la iluminación y el cambio de las maderas entablonadas en mal estado. En el malecón no se ha formado una plaza sólo se ha dejado, ya que en esa intersección con la avenida discurren las aguas de la parte superior del tablazo.

Se ha planteado bahías de estacionamientos sobre la playa y un nuevo diseño del Centro de Operaciones del Serenazgo de Paita que se encuentra adyacente al terminar Euroandinos con tres estacionamientos para sus vehículos sin obstaculizar la vía.

En esta zona se encuentra la piscina pública existente que se mantiene en la propuesta. Así como dos losas de usos múltiples con tres quioscos en los que funcionarán locales de comida. Los elementos que actualmente existen y no serán modificados serán acondicionados para su funcionamiento mejorando sus características formales.



Figura 4.23. Ingreso al muelle El Toril y Piscina Municipal
Fuente: elaboración propia

4.7.3 Malecón Hermanos Cárcamo

El Malecón Hermanos Cárcamo se encuentra en la calle del mismo nombre. Es el tramo de malecón en los exteriores de la Aduana de Paita y una extensión del Malecón Jorge Chávez.

La intervención propuesta en el muelle “Fiscal” sólo considera la iluminación y el pintado de las barandas ya que su estado estructural es bueno. Se plantea mejorar el ingreso al muelle y mejorar la infraestructura de servicios como oficinas y baños.

En los exteriores se ha mantenido el uso comercial y se proponen pérgolas fijas para que durante el día sigan siendo aprovechadas por los comerciantes. El mobiliario de los comerciantes de comida es móvil con el fin que durante la noche pueda ser aprovechado por los peatones completamente. Se ha considerado acondicionar una vía lateral a la Aduana ensanchando la calzada y proponiendo mobiliario urbano como bancas, pérgolas y elementos escultóricos.

Esta intervención en el Malecón Hermanos Cárcamo intentar dar valor al monumento de la Aduana de Paita, la Iglesia La Merced y el muelle Fiscal o muelle Turístico de la ciudad de Paita, que es el principal destino de visita de foráneos.



Figura 4.24. Malecón Hermanos Cárcamo y exteriores de Muelle Fiscal
Fuente: Elaboración propia

4.7.4 Acondicionamiento de la señalética e iluminación del centro de Paita

El Plan Maestro propone intervenir todo el centro de la ciudad de Paita para mejorar la señalética peatonal y vehicular. Las acciones que se contemplan dentro del Cercado de Paita son:

- a. Rotular los edificios y calles con valor monumental.
- b. Marcar y pintar las señalizaciones de tránsito de todo el Cercado de Paita.
- c. Trazar y construir las rampas lo más cerca de las líneas peatonales.
- d. Mejorar la iluminación de todo el centro de la ciudad y los muelles. Así mismo estandarizar las luminarias y usar lámparas con certificación led para optimizar su rendimiento.
- e. Iluminar las fachadas de los edificios con valor cultural monumental.
- f. Limpiar constantemente y plantear la paleta de colores para todas las fachadas de las edificaciones.



Figura 4.25. Iluminación de la Fachada de la Iglesia La Merced y la antigua Aduana.
Fuente: Elaboración propia

CAPÍTULO 5

PROPUESTAS ARQUITECTÓNICAS

5.1 CENTRO CULTURAL DE PAITA

El nuevo Centro Cultural de Paita se plantea en las inmediaciones del Malecón Jorge Chávez, en la intersección de la Avenida Jorge Chávez y el jirón Los Molinos, en una antigua planta procesadoras de pescado. El Centro Cultural funcionará al lado del Coliseo Municipal en donde se organizan los eventos más importantes de la ciudad de Paita.

La propuesta plantea una volumetría en forma de “U” de dos pisos. Son dos volúmenes orientados hacia el norte-sur en sus lados más largos y unidos por un tercero, en el centro, en donde se encuentran los servicios. La forma se abre hacia el lote del Coliseo Municipal, generando una alameda a lo largo y en el centro una pequeña plaza donde se encuentra un anfiteatro. A través de la alameda mencionada se puede acceder al Coliseo Municipal.

En distribución espacial, el ingreso principal, en la Avenida Jorge Chávez, lleva hacia una recepción y hall de distribución que conduce al auditorio, los camerinos o hacia la circulación vertical para acceder a las oficinas municipales en el segundo nivel. Por la parte posterior, en la calle Junín, se encuentra el ingreso a la biblioteca Municipal. Los talleres y sus respectivos depósitos están distribuidos linealmente en el volumen sur en ambos pisos y su ingreso directo es por el anfiteatro de la plaza central.

Los exteriores de la edificación, serán tratados con una propuesta paisajística acorde al clima cálido y desértico. Se combinan pequeñas jardineras elevadas para ser usadas de asientos con elementos verticales como palmeras. Los pisos serán de concreto y pintados en una trama establecida de diferentes colores. Se han previsto cuarenta estacionamientos en paralelo ordenados alrededor de las tres vías que cercan el lote para los trabajadores y usuarios.

El centro social será una infraestructura equipada para fomentar todo tipo de actividades culturales y reubicar la actual biblioteca municipal y las oficinas de la división de cultura de la provincia. La edificación será de uso público y accesible para todos los paitenos y foráneos.

5.1.1 Programa de necesidades

Cuadro 5.1. Programa arquitectónico del Centro Cultural de Paita

ZONA	ESPACIO	NECESIDAD	N°
EDUCATIVA	Talleres con depósito	aprender y practicar actividades culturales	7
	Ludoteca	interactuar y aprender	1
	Biblioteca	leer, interactuar y aprender	1
SOCIAL	Vestíbulo + recepción	orientar y circular	1
	Auditorio	escuchar, ver, reunirse	1
	Camerino + baño	vestirse	2
	Estar privado	descansar	1
	Almacén	Almacenar	1
	Cuarto de luces	controlar luces	1
	Cuarto de sonido	controlar sonido	1
	Anfiteatro al aire libre	reunirse y expresar	1
	Espera	esperar	1
	Oficinas + depósito	recepcionar y trabajar	2
ADMINISTRATIVA	Gerencia	Administrar	1
	SS. HH. generales		3
SERVICIOS	Servicios		1
	SS. HH. personal		1
	Almacén de limpieza	almacenar	1
	Kioscos	comer, reunirse	2
	Almacén general	almacenar	1
	Cuarto de bombas	administrar agua y otros	1
	Cuarto eléctrico	administrar energía	1
	Estacionamientos	parquear	40

Fuente: Elaboración propia



Figura 5.1. Ingreso principal del Centro Cultural de Paita

Fuente: Elaboración propia



Figura 5.3. Parte posterior del Centro Cultural de Paita
Fuente: Elaboración propia



Figura 5.2. Anfiteatro y alameda del Centro Cultural de Paita
Fuente: Elaboración propia

5.2 CENTRO SOCIAL DE PAITA

El Centro Social de Paita se plantea en las inmediaciones del Malecón Jorge Chávez. En la intersección de la avenida Jorge Chávez y el jirón Alfonso Ugarte, sobre la playa El Toril. El Centro Cultural funcionará frente a la plaza Bolognesi y a la antigua casa Raygada, donde se desarrollan actualmente las actividades cívicas y protocolares de la ciudad de Paita.

La propuesta plantea un único volumen curvo de planta libre elevado sobre pilotes orientado hacia el norte - sur en sus lados más largos. La curvatura del volumen limita la explanada semicircular propuesta en el proyecto y complementa el equipamiento social de esa área.

En distribución espacial, el ingreso principal se encuentra por la avenida Jorge Chávez a través del límite de la explanada. Para acceder al salón se sube por la circulación vertical, luego a un hall semiabierto y posteriormente a una circulación en la que se encuentran los servicios higiénicos y a los espacios que forman la parte de servicio (depósito, cuarto de sonido y oficio).

La propuesta plantea que el centro Social sea el espacio de reuniones y eventos de la ciudad de Paita, en donde se organicen eventos públicos o privados. Así mismo, la planta libre del primer nivel es un espacio para descansar y recrearse.

5.2.1 Programa de necesidades

Cuadro 5.2. Programa arquitectónico del Centro Social de Paita

Zona	Espacio	Necesidad	N°
RECREATIVA	Área techada	Descansar, contemplar	1
SOCIAL	Hall de ingreso	Orientar y circular	1
	Salón	Reunirse	1
SERVICIOS	SS. HH. generales diferenciados		3
	Depósito	Almacenar	1
	Cuarto de sonido	Controlar luces y sonido	1
	Oficio	Repartir alimentos	1

Fuente: Elaboración propia



Figura 5.5. Centro Social de Paita, vista desde la playa
Fuente: Elaboración propia



Figura 5.4. Centro Social de Paita, vista aérea desde la playa
Fuente: Elaboración propia

CAPÍTULO 6

CONCLUSIONES

El objetivo de la presente investigación fue elaborar un plan Maestro de Intervención urbana arquitectónica que mejore las características cuantitativas y cualitativas del Malecón de Paita y los espacios públicos aledaños para así lograr un mejor servicio recreacional, social y cultural a sus pobladores; y así mejorar su calidad de vida.

Luego de haber culminado la presente investigación se llega a las siguientes conclusiones:

- a. La ciudad de Paita es un asentamiento con gran potencial histórico, turístico, cultural, ictiológico y humano que no es bien administrado. Por eso, es necesario utilizar sus recursos para mejorar la calidad de vida de los pobladores, mediante la renovación del espacio público e imagen urbana, consolidación de la identidad cultural y la optimización de servicios y recursos.
- b. Paita Baja posee gran riqueza turística arquitectónica monumental y marítima. El mayor flujo turístico y peatonal se desarrolla en todo lado norte del Cercado de Paita, en las inmediaciones de la Antigua Aduana de Paita, el Muelle Fiscal, Plaza Mayor y Malecón Jorge Chávez.
- c. El sector oeste del antiguo casco urbano de la ciudad de Paita se consolidó sobre la playa anulando las posibilidades de los peatones de recorrerla por completo. La playa El Toril es importante porque es la única playa a lo largo de la bahía que puede ser usada en su totalidad. Y sobre ella, el Malecón Jorge Chávez es un espacio público con gran potencial cuantitativo por extensión y cualitativo por su ubicación estratégica.

El Plan Maestro elaborado contempla la intervención de todo el Malecón Jorge Chávez en toda su extensión, el acondicionamiento del espacio público alrededor de la Plaza Mayor y el Malecón Hermanos Cárcamo. Entre las propuestas se consolidarán:

- Integración, acondicionamiento y conexión del Cercado de Paita desde el Mirador en Paita Alta hasta el Malecón Jorge Chávez y el Malecón Hermano Cárcamo en Paita Baja.

- Revitalización y recuperación de la imagen urbana del Cercado de Paita gracias a la mejora y ordenamiento del espacio público y sus áreas recreativas.
- Promoción de nuevas actividades de socialización y recreación mediante el uso masivo del espacio público, con el fin de reducir las brechas y conflictos sociales.
- Mejorar la oferta turística y potenciar las actividades económicas en la zona a intervenir durante y después de la ejecución de la propuesta.
- Mejorar las condiciones de habitabilidad y la calidad de vida de los paitenos.

CAPÍTULO 7

RECOMENDACIONES

Se recomienda difundir a la población el estudio del Plan Maestro de intervención urbano arquitectónico del Malecón de Paita y los espacios públicos aledaños con propósito de que sirva como base para otros estudios dentro de la misma área y la población conozca las potencialidades de la ciudad de Paita. Así mismo, se debe gestionar su ejecución con el fin de mejorar los espacios públicos, reducir el déficit de áreas recreativas, articular la parte alta de la ciudad con el Malecón Jorge Chávez y así mejorar la calidad de vida de los paitaños.

La implementación del Plan Maestro del Malecón de Paita y los espacios públicos aledaños propone intervenciones puntuales importantes en el área norte del Cercado de Paita, adicional a esto se recomienda proponer y ejecutar otras acciones de intervenciones urbanas puntuales, en su mayoría de restauración y conservación del patrimonio cultural inmueble para reducir el grado de deterioro de las muchas de las edificaciones que forman parte de la peculiaridad de la imagen urbana de la ciudad.

Muchos sectores de Paita Baja son vulnerables por el peligro de deslizamiento de material de las laderas del tablazo. Se recomienda reducir el riesgo de derrumbes mediante la colocación de mallas verdes sobre algunas pendientes. Estas mallas pueden ser sembradas con vegetación que se adapte fácilmente al clima desértico.

Se recomienda mejorar los procesos de administración del territorio bajo una política de sostenibilidad, dándole mayor importancia y fomentando las intervenciones urbanas que brinden servicios básicos y recreativos de calidad, con la intención de reducir la delincuencia, las brechas sociales y mejorar las condiciones de vida de los pobladores.

CAPÍTULO 8

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alcaldía mayor de Colombia (2004). *Decreto 190 de 2004*. Bogotá, Colombia: Alcaldía mayor de Colombia. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/>
- Arkcisur web magazine. Recuperado el 10 de diciembre de 2016, de <http://www.arkcisur.cl>
- Brisa. Wikipedia. Recuperado de <https://es.wikipedia.org/wiki/Brisa>
- Calle Calle, C (2014). *Diagnostico Socio Económico y Ambiental de la Zona Marino Costera de la Provincia de Paita*. Recuperado el 09 de enero de 2017 de <http://siar.regionpiura.gob.pe/index.php?accion=verElemento&idElementoInformacion=635&verPor=&idTipoElemento=35&idTipoFuente>
- Centro operacional de vivienda y poblamiento, A.C. (COPEVI). *Estudios de regeneración urbana*. México D.D.F. Plan Director, 1976.
- Chiarella M., Fedele J., Sferco S., Basaber H. (2007). *Intervenciones urbanas - Transversalidad e interdisciplina para estudios urbanos*. *Arquiteturarevista*, 3(2). Recuperado de <http://revistas.unisinos.br>
- Criterios Contemporáneos de Renovación Urbana (s.f.). En Guía docente - Universidad de Alcalá. Recuperado de <http://www.uah.es/es/>
- Delgado Bohorquez, A. (2016). *El Desarrollo de Viviendas de Interés Social y la Recuperación de Plusvalías en el Centro de Guayaquil: ¿Restricción u Oportunidad?* *Revista de Urbanismo*, 0 (35), 100-127. Recuperado de <http://www.revistas.uchile.cl/index.php/RU/article/viewFile/42170/46764>
- Ekdahl, K (2011). *Renovación urbana en el centro de Santiago: Dinámicas de barrio y procesos de transformación en microterritorios*. Universidad de Chile. Santiago de Chile, Chile. Recuperado de http://repositorio.uchile.cl/tesis/uchile/2011/aq-ekdahl_k/pdfAmont/aq-ekdahl_k.pdf

- Elia Hernando Navarro (2012). *Sobre la dimensión social, cultural y política del espacio público*. Recuperado de <http://www.urban-compass.com>
- Espacio Público. Recuperado de <http://www.ub.edu/multigen/donapla/espacio1.pdf>
- Gordon Cullen, T. (1981). *El Paisaje Urbano: Tratado de estética urbanística*. Barcelona, España: Editorial Blume. Recuperado de <https://issuu.com>
- Hernando Navarro, E. (2012). *Sobre la dimensión social, cultural y política del espacio público*. Recuperado de <http://www.urban-compass.com>
- II Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos (mayo de 1964). *Carta Internacional sobre la Conservación y la Restauración de Monumentos y Sitio - Carta de Venecia 1964*. Recuperado de https://www.icomos.org/charters/venice_sp.pdf
- Instituto Geológico, Minero y Metalúrgico - INGEMMET (1994). *Geología de los cuadrángulos de Paita, Piura, Talara, Sullana, Lobitos, Quebrada Seca, Zorritos, Tumbes y Zarumilla*. Recuperado el 02 de abril de 2017 de <http://es.calameo.com/read/000820129bf9268a344f0>
- León, Merysol. (2000). *Intervención Urbana Mérida en los 50*. Recuperado de http://www.saber.ula.ve/bitstream/123456789/20380/1/merysol_leon.pdf
- Ley 7/2014 sobre Medidas sobre Rehabilitación, Regeneración y Renovación Urbana, y sobre Sostenibilidad, Coordinación y Simplificación en Materia de Urbanismo (2014). En Boletín Oficial Español. España.
- Lynch, K. (1960). *The image of the City*. Barcelona, España. Gustavo Gili, SL, 1984, 1998.
- Mendoza Palacios, R. (2007). *Actividades económicas de la región Piura (Perú)*. Recuperado el 12 de enero de 2017, de <http://www.monografias.com/trabajos46/economia-piura/economia-piura2.shtml#ixzz4WXhojcHx>
- Ministerio de Salud (2011). *Norma técnica de Salud (NTS N° 021 - MINSA) Categorías de Establecimientos del Sector Salud*. Lima, Perú: El Ministerio.

- Ministerio de Transporte, Comunicaciones, Vivienda y Construcción. Instituto Nacional de Desarrollo Urbano (2000). *Mapa de peligros, plan de usos del suelo y plan de Mitigación de los efectos producidos por los desastres naturales en la Ciudad de Paita*. Recuperado el 09 de enero de 2017 de http://bvpad.indec.gov.pe/html/es/estudios_cs/piura.htm
- Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento. Dirección Nacional de Urbanismo (2009). *Manual para la elaboración de planes de Desarrollo Urbano*. Lima, Perú: El Instituto.
- Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (2006). *Reglamento Nacional de Edificaciones*. Lima, Perú: El Ministerio.
- Moreno S., S. y Aguirre G., M. (2013). *El giro de la intervención urbana*. Recuperado de <http://www.repositorio.uchile.cl/handle/2250/117928>
- Moya Espinoza, R. (1994). *Historia de Payta*. Paita: Panorama Editores.
- Municipalidad Provincial de Paita. *Plan de desarrollo Urbano de Paita al 2020*. Paita, Perú: La Municipalidad.
- Municipalidad Provincial de Paita. Comité Distrital de Seguridad Ciudadana (2016). *Plan Integral de Convivencia y Seguridad Ciudadana 2016*. Paita, Perú: La Municipalidad.
- Navas Perrone G. (2012). *Malecón 2000 el inicio de la Regeneración Urbana en Guayaquil: un enfoque proyectual*. Quito: FLACSO.
- Paseo Marítimo Playa Poniente / OAB" 11 septiembre de 2012. ArchDaily Perú. Recuperado el 22 Mayo de 2017 de <http://www.archdaily.pe/pe/02-189630/paseo-maritimo-playa-poniente-oab>
- Paseo marítimo. Wikipedia. Recuperado de https://es.wikipedia.org/wiki/Paseo_mar%C3%ADtimo
- Pensión 65. (s.f.). *Qué es Pensión 65*. Recuperado el 09 de febrero de 2017, de <http://www.pension65.gob.pe/quienes-somos/que-es-pension-65/>

Premio a la intervención. ARKICISUR web magazine. Recuperado el 10 de diciembre de 2016, de <http://www.arkcisur.cl>

QaliWarma Programa Nacional de Alimentación Escolar. (s.f.). *Quiénes somos*. Recuperado el 09 de febrero de 2017, de http://www.qw.gob.pe/?page_id=2

Romero, G. A. (2011). *Propuesta de plan de desarrollo y proyecto de parque-corredor turístico de acceso público en la zona costera de Puerto Peñasco, Sonora (tesis de pregrado)*. Universidad de Sonora, Hermosillo, México. Recuperado de <http://www.bidi.uson.mx/TesisIndice.aspx?tesis=21988>

Rubén González Aguayo. (2006). *Planes Maestros como herramienta de gestión de Megaproyectos de Diseño Urbano liderados por el Estado y ejecutados por el sector privado: El caso del Portal Bicentenario Cerrillos*. Revista de Arquitectura, 12(13). Recuperado de <http://www.dearquitectura.uchile.cl>